
U d'/of OTTAWA
39003010792611

LA

MARINE DES PTOLÉMÉES

ET LA

MARINE DES ROMAINS

PARIS. TYPOGRAPHIE DE E. PLON, NOURRIT ET Cie, RUE GARANCIÈRE, 8.

LA

MARINE DES PTOLÉMÉES

ET LA

MARINE DES ROMAINS

PAR LE VICE-AMIRAL

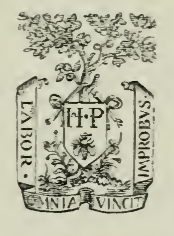
JURIEN DE LA GRAVIÈRE

MEMBRE DE L'INSTITUT

TOME SECOND

LA MARINE MARCHANDE

OUVRAGE ACCOMPAGNÉ DE QUATRE CARTES EN COULEUR



PARIS

LIBRAIRIE PLON

E. PLON, NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

RUE GARANCIÈRE, 10

1885

LA

MARINE DES PTOLÉMÉES

ET LA

MARINE DES ROMAINS

LE COMMERCE DE L'ORIENT.

CHAPITRE PREMIER.

LE PÉRIPLE DE LA MER ÉRYTHRÉE

Depuis que Rome avait fait la conquête de l'Asie, la société romaine était devenue scandaleusement raffinée. Elle avait renoncé au régime des anachorètes : l'écuelle de bois de Marcus Curius Dentatus, les choux et les raves du vieux Caton ne lui suffisaient plus; il lui fallait, avec les plats d'or et d'argent, des épices pour aiguiser son appétit; plus de 105 millions de francs, consacrés à l'achat des productions de l'Inde, sortaient chaque

année de l'empire et n'y rentraient pas. Le besoin de se procurer des aromates pour embaumer ses momies avait jadis appris à la vieille Égypte le chemin des échelles de l'encens; le souci des plaisirs de la vie présente, les exigences d'un luxe que n'enchaînaient plus les lois somptuaires devaient provoquer, chez les Romains de la décadence, un effort analogue. Ce fut sous l'empereur Claude, dans la septième année de son règne, que la géographie accomplit cette inappréciable conquête : la découverte d'une route directe vers la terre des épices. La mémoire de Claude en resta révérée à jamais chez les Alexandrins.

De temps immémorial, l'Europe et l'Inde ont échangé leurs produits; seulement, comme l'a fort justement fait observer le docteur Vincent[1], elles les échangeaient par des voies qui leur restaient inconnues à toutes deux. Un égal mystère planait sur les communications qui suivaient, à travers la Tartarie et la Perse, la voie de terre, et sur celles que favorisait le rapprochement des deux branches du golfe Persique. De la côte d'Oman aux rivages de la Carmanie, le trajet, en certains endroits,

[1] *The Periplus of the Erythrean sea,* by William Vincent, D. D. London, 1800.

n'excède pas quarante milles : Néarque nous a prouvé qu'on pouvait, pour peu qu'on eût d'audace, de la Carmanie atteindre, en longeant la côte, les bouches de l'Indus[1]. Les habitants de l'Yemen, connus autrefois sous le nom de Sabéens, étaient tout à la fois robustes, guerriers, et hardis marins : ce peuple navigateur servit, dès les premiers âges, d'intermédiaire au commerce maritime entre l'Asie et l'Europe. Il acquit, à ce double trafic, des richesses considérables et fit en même temps la fortune des Ptolémées, comme il avait fait, à une autre époque, la fortune des Pharaons et la fortune de Tyr. Les comptoirs qu'il avait fondés et fortifiés sur la côte d'Afrique existent presque tous encore aujourd'hui. Les Portugais, quinze siècles après Auguste, trouvèrent le pouvoir arabe établi de Mascate jusqu'à Mozambique.

La soif de l'or a de tout temps enfanté des prodiges : c'en était un, assurément, que d'oser affronter ces mers orageuses sur les vaisseaux que nous a décrits Procope, vaisseaux dont les bordages, au lieu d'être assemblés par des chevilles de fer,

[1] Voyez, dans le quatrième volume des *Campagnes d'Alexandre*, — E. Plon, Nourrit et Cie, éditeurs, 10, rue Garancière, — le *Voyage de Néarque*.

étaient tout simplement cousus l'un à l'autre, sans qu'on eût même pris soin de les enduire de poix. « Il y aurait danger à employer le fer dans ces constructions, disaient les voyageurs amis du merveilleux, à cause des montagnes d'aimant dont les mers de l'Inde sont semées. » Sur les vaisseaux des Romains, le fer ne faisait certes pas défaut, et cependant, quand ils firent leur apparition dans ces parages, les Romains ne virent pas les chevilles de leurs navires s'arracher des bordages qu'elles unissaient; il n'y a que le vaisseau de Sinbad le marin qui ait couru ce fâcheux hasard. En réalité, si les Arabes n'employaient pas le fer pour consolider le frêle assemblage de planches auquel ils confiaient leur vie, c'est qu'ils n'en possédaient pas. Une loi sévère, prenant ses précautions contre leur humeur turbulente, défendait sous peine de mort de leur en porter.

Alexandre conduisit les Macédoniens aux sources mêmes du commerce qui avait jusqu'alors passé par les mains des Sabéens. Un peu plus tard, les ambassadeurs que les rois de Syrie envoyèrent à Sandracottus et à son successeur Allitrochades, complétèrent les notions transmises par Aristobule et par Onésicrite. On sut, par Mégasthène et par Deï-

macus, que la véritable capitale de l'Inde n'était ni sur les bords de l'Hydaspe, ni sur ceux de l'Hydraote : elle était sur les bords du Gange. Si l'on pouvait se promettre d'immenses avantages à commercer avec Pattala, c'eût été un coup de partie que de nouer avec Palibothra des relations directes. Que les Séleucides réussissent à détourner vers Palmyre, Damas et Antioche le trafic auquel la mer Rouge servait de canal, les Ptolémées perdaient immédiatement la principale source de leurs revenus. Les rois grecs de la Bactriane étaient aussi bien placés, mieux peut-être que les Séleucides, pour abréger la route et les fatigues des caravanes : il leur suffisait d'emprunter le cours de l'Oxus, qui se jetait alors dans la mer Caspienne; sur l'autre rive, le Cyrus, l'Araxe et le Phase ouvraient aux marchandises un chemin facile jusqu'au Pont-Euxin. Ptolémée Philadelphe comprit la nécessité d'étudier de plus près la voie qui traversait ou bordait ses États : le canal de Suez voulut se défendre contre le chemin de fer de l'Euphrate et contre les entreprises moscovites. Dalion, Aristocréon, Bion, Basilis, Simonides furent envoyés en Abyssinie; Timosthène doubla le cap des Aromates, promontoire bien connu aujourd'hui de nos marins, qui

l'appellent, de son nom arabe, le cap Guardafui. Il descendit même la côte d'Afrique jusqu'à la hauteur de la pointe septentrionale de Madagascar, qui portait alors le nom de Cerné. Que résulta-t-il de cette double exploration? L'intérieur de l'Éthiopie, la côte africaine, furent mieux connus sans doute, mais cent quarante-six ans après la mort d'Alexandre, quand Agatharchides rédigeait son routier de la mer Érythrée, les souverains grecs de l'Égypte ne faisaient pas encore un commerce direct avec l'Inde; comme par le passé, ils recevaient les précieux produits de cette lointaine contrée par l'intermédiaire des Sabéens, dont leurs vaisseaux allaient chaque année visiter les nombreux comptoirs.

L'Égypte devint province romaine dans la trentième année avant notre ère. Dès qu'elle fut soumise, Auguste forma le projet d'étendre la puissance de Rome sur l'Arabie et sur l'Éthiopie. Il supposait que l'Arabie produisait les épices si recherchées sur le marché romain, que l'Éthiopie renfermait des mines d'or inépuisables. Dix ans après la réduction de l'Égypte, Gallus avait pénétré dans le cœur de l'Arabie; Petronius s'était avancé de huit cent soixante-dix milles au-dessus de Syène,

dans la partie la plus ignorée de l'Éthiopie. La reine des Éthiopiens se reconnaissait tributaire de l'empire; le désert gardait aux Arabes leur indépendance. Parti du fond du golfe avec une armée composée de dix mille Romains, de cinq cents Juifs et de mille Nabatéens, Gallus, après quatre-vingt-six jours de marche, se trouva brusquement arrêté par une bicoque dont le manque d'eau ne lui permit pas de poursuivre le siége. Il dut battre en retraite; au bout de soixante jours, il finit par gagner la côte d'Arabie. Là il trouva heureusement des navires et put s'embarquer, avec les débris de ses troupes, pour rentrer en Égypte. Dans le cours de cette laborieuse et stérile campagne, Gallus ne perdit que sept hommes par le fer de l'ennemi; les maladies, la famine, la soif, les marches forcées lui infligèrent des pertes énormes. Gallus était-il du moins arrivé à la terre où naissent les épices? — *al nacimiento de la especeria,* diront quinze cents ans plus tard les Espagnols — Petronius rapportait-il de l'or de l'Éthiopie? Le plus clair résultat de la double entreprise, résultat qui, en somme, n'était pas à dédaigner, fut, disons-le sur-le-champ, la perte d'une illusion. L'Arabie n'était autre chose qu'un des chemins de l'Inde; l'Éthiopie n'avait à offrir que

ses éléphants. Si l'on voulait aller chercher les épices au pays qui les produisait, il fallait reprendre sans hésiter la route de Néarque. C'est ce que firent bientôt les Alexandrins. Ces Grecs, qui s'étaient peu à peu acclimatés en Égypte, y conservaient l'esprit d'aventure qui jadis avait amené des côtes de la Thessalie sur les bords du Phase les compagnons de Jason. Ils possédaient de meilleurs vaisseaux que les Sabéens, et ne leur cédaient en rien sous le rapport de l'audace.

Auguste vivait encore que Strabon, accompagnant à Syène Ælius Gallus, devenu préfet de l'Égypte, pouvait déjà écrire : « Les flottes des marchands d'Alexandrie arrivent par le Nil et le golfe Arabique jusqu'à l'Inde. » — « J'ai vu de mes propres yeux, ajoutait-il, à Myos-Hormos cent vingt vaisseaux qui font régulièrement ce voyage. » Ainsi fut portée jusqu'aux bords inconnus d'où venaient la cannelle et le poivre, la renommée de ce nouveau pouvoir qui convertissait les royaumes en provinces, et rangeait sous ses lois des peuples que n'avait pas même connus Alexandre. Une ambassade indienne vint à Rome : elle était envoyée à Auguste par Pandion, — nom de prince ou nom de pays, l'érudition moderne n'est pas encore bien

fixée sur ce point. — Ce Pandion, que d'autres historiens ont appelé Porus, était très-probablement un des rajahs de la côte de Malabar. Les vaisseaux qui amenèrent ses ambassadeurs doivent, si nous nous en rapportons aux conjectures toujours fort ingénieuses du docteur Vincent, les avoir débarqués soit dans le golfe Persique, soit à l'entrée de la mer Rouge, peut-être sur la côte d'Arabie, peut-être encore sur la côte éthiopienne. Les vaisseaux étrangers hésitaient toujours à s'engager dans le golfe, où ils n'avaient guère que la chance de rencontrer constamment des vents contraires. Les députés de Pandion apportaient à Auguste de riches présents; ils ne paraissent pas avoir apporté de grands secours aux géographes. Strabon, qui écrivit son livre plusieurs années après cette ambassade, se croit encore, au moment où il s'apprête à parler de l'Inde, obligé de faire appel à l'égalité d'âme, je dirai presque à l'équité du lecteur. « L'Inde, dit-il, est très-éloignée; peu des nôtres l'ont vue, et ceux qui y ont pénétré n'en ont visité qu'une partie; leurs récits se composent généralement de ce qu'ils ont pu apprendre par ouï-dire. Parmi les marchands égyptiens qui ont fait le voyage de l'Inde, combien en est-il qui soient par-

venus jusqu'au Gange? Ceux qui ont eu cette bonne fortune sont tous gens illettrés, et ce n'est pas d'eux qu'il faut attendre la moindre lumière sur ces pays. »

Les autorités que Strabon invoque de préférence pour nous décrire l'Inde et ses habitants sont surtout Ératosthène et Patrocle. Ératosthène était plutôt un astronome et un mathématicien qu'un géographe; il fut, dit-on, le premier astronome qui ait mesuré un degré d'un grand cercle. Directeur de la bibliothèque d'Alexandrie sous le règne de Ptolémée Évergète, il put naturellement en consulter les archives. Ératosthène mourut en l'année 194 avant Jésus-Christ, âgé, à cette époque, de quatre-vingt-un ans. Quant à Patrocle, nous ignorons s'il fut plus marin que géographe ou plus géographe que marin : en tout cas il commanda sous les Séleucides la flotte de la mer Caspienne. On peut cependant douter qu'il ait jamais trouvé le loisir d'explorer les parages confiés à sa surveillance, car il commit la faute d'accréditer, sur de vagues données, la croyance d'une communication directe entre la mer Caspienne et l'océan Indien. Nous verrons, au début du seizième siècle de notre ère, Sébastien Cabot accorder à ce renseignement trompeur une

foi absolue[1]. Pourquoi le géographe de Charles-Quint et d'Édouard VI eût-il récusé une autorité à laquelle un des princes de la science, Strabon, lui donnait l'exemple de se soumettre? « Les rois, dit Strabon, ont souvent investi Patrocle de grands commandements, et cet amiral a sur les compagnons d'Alexandre, qui n'ont observé l'Inde qu'en passant, le grand avantage d'avoir pu profiter de tous les documents rassemblés par Alexandre lui-même. Xénocle, le gardien du trésor royal, les mit à la disposition du commandant de la flotte d'Antiochus. »

Sous Claude enfin, comme nous l'avons dit plus haut, on eut des notions plus précises sur la navigation de la mer Rouge et de l'océan Indien. Un écrivain dont le nom ne nous a pas été conservé, mais que les érudits soupçonnent à bon droit d'avoir été un marchand d'Alexandrie employé lui-même aux voyages de l'Inde, publia, longtemps après Agatharchides, un nouveau *Périple de la mer Érythrée.* Au temps d'Agatharchides, géographe grec né à Cnide vers l'an 150 avant Jésus-Christ, les vaisseaux égyptiens prenaient leur point

[1] Voyez les *Marins du quinzième et du seizième siècle.* — E. Plon, Nourrit et Cie, éditeurs, 10, rue Garancière.

de départ d'Arsinoé, située au fond du golfe de Suez; plus tard, sous le règne de Claude, on les voit, suivant l'auteur anonyme du *Périple de la mer Érythrée,* s'épargner cette partie laborieuse de la traversée et partir d'un port placé en dehors du golfe, de Myos-Hormos (le port des rats), dans lequel on pourrait, à la rigueur, reconnaître Cosseïr. « La mer Érythrée, en français la mer Rouge, — nous avait appris Agatharchides, — tire son nom de la teinte que prennent, sous les rayons d'un soleil ardent, les montagnes qui en bordent la rive occidentale, ou plutôt de la couleur qu'affectent généralement les collines de sable qui se succèdent du côté de l'Orient, presque à toucher la plage. » Cette longue mer étroite se bifurque en approchant des rivages de l'Égypte : elle forme alors deux golfes qui s'enfoncent au loin, séparés par la presqu'île de Sinaï, l'un vers le nord-est, l'autre vers le nord-ouest. Le premier de ces golfes est le golfe d'Akabah, jadis le golfe OElanitique; le second est le golfe de Suez, connu dans l'antiquité sous le nom de golfe d'Heroopolis. Strabon nous apprend comment on était parvenu à éviter la traversée du golfe de Suez, qui a cent soixante-sept milles de longueur et une largeur variant de dix

à vingt-trois milles. Un canal allait d'Alexandrie rejoindre à Schedia la branche canopique du Nil; de Schedia, nous raconte Pline l'Ancien à son tour, on remontait le Nil jusqu'à Coptos. Grâce aux vents étésiens, on franchissait cet espace de quatre cent quarante-cinq kilomètres en douze jours. A Coptos, on trouvait des chameaux qui conduisaient les caravanes, au temps de l'auteur du *Périple,* jusqu'à Myos-Hormos; au temps de Pline, bien plus près encore de l'entrée de la mer Rouge, à Bérénice. On se rendait alors de Coptos à Bérénice en douze jours; les étapes étaient marquées comme elles le sont ordinairement dans le désert, par des puits. Il ne faut pas oublier que le commerce de l'Inde laissait de côté les produits encombrants et ne s'adressait qu'aux marchandises précieuses qui sont généralement des objets de peu de volume : le *vaisseau du désert* pouvait donc, sans grand inconvénient, se substituer, pendant une partie du voyage, au vaisseau de l'Océan.

La mer Rouge a mille deux cent trente milles environ de longueur. De longues bandes parallèles de bancs de corail la partagent en trois canaux distincts : le canal du milieu, large de quarante

milles au moins, et les deux canaux latéraux, qui permettent de suivre à volonté la côte d'Arabie ou la côte d'Afrique. Cette grande vallée sous-marine, dont la profondeur atteint sur quelques points près de deux mille mètres, est très-resserrée à son issue dans l'océan Indien. Sa largeur ne dépasse pas alors quinze milles, mais la nappe d'eau s'épanouit graduellement et présente sur presque toute son étendue un immense détroit qui, du rivage de l'Abyssinie au rivage arabique, mesure en moyenne de cent cinquante à cent quatre-vingt-dix milles, ne se rétrécissant un peu qu'aux approches de la presqu'île de Sinaï. Tout ce vaste bassin est bordé de hautes terres. A l'est, se prolongent les montagnes plates de l'Arabie; à l'ouest, se développe une chaîne plus élevée encore, la chaîne éthiopienne, qui atteint jusqu'à mille deux cent vingt et mille huit cent trente mètres d'altitude. Le soleil et la sécheresse font de cette mer, comprise entre le trentième et le douzième degré de latitude, une véritable fournaise; sur aucun autre point du globe le marin ne rencontre une atmosphère aussi étouffante. Le vent du nord, presque constant dans le golfe de Suez, ne s'étend guère, avec cette persistance, au delà d'une certaine zone. Du dix-septième

au vingt et unième degré de latitude, les vents pendant l'hiver soufflent presque aussi souvent du sud que du nord; du vingt et unième au trentième degré, ils varient suivant la saison : d'octobre jusqu'en mai, il faut s'attendre à voir prédominer les vents de la partie du sud, forts et constants entre novembre et mars, violents même en janvier, pluvieux en décembre. Mars, avril et mai sont sujets à des calmes orageux et à des brises variables. L'été rend au nord-ouest un peu plus de vigueur : ce n'est cependant que durant les mois de juin et de juillet qu'on le voit empiéter sur la zone qui lui est, pendant la majeure partie de l'année, interdite. « Avec les vents du sud, nous apprend le capitaine Moresby, l'atmosphère est rougeâtre et chargée de vapeurs; avec les vents du nord, le temps est sec et clair. » En somme, la navigation de la mer Rouge pour des vaisseaux à voiles est toujours laborieuse et lente; celle du golfe de Suez devait présenter aux navires qui revenaient de l'Inde de telles difficultés que l'on comprendra aisément l'empressement que les vaisseaux alexandrins mirent à y renoncer.

CHAPITRE II.

LES COMPTOIRS DE LA MER ROUGE SUR LA CÔTE DE L'ABYSSINIE. — LE COMMANDANT RUSSEL. — LE NAUFRAGE DU *MEÏKONG*.

Oublions un instant dans quel siècle nous vivons et, devenant en quelque sorte les contemporains d'Auguste ou de Claude, faisant abstraction de toute notre science moderne, entreprenons avec un de ces capitaines alexandrins que Strabon qualifie si durement de marins illettrés, entreprenons, dis-je, le lointain et laborieux voyage de l'Inde. Les savants commentaires dont le *Périple de la mer Érythrée,* œuvre d'un auteur anonyme, a été enrichi par l'érudition secourable de Charles Muller, nous rendront heureusement la tâche assez facile.

Le premier port, et en même temps le premier comptoir que nous rencontrerons sur notre route, si nous suivons la rive droite, ou, pour parler plus exactement, la rive occidentale de la mer Rouge, sera le port de Myos-Hormos, créé par Ptolémée

Philadelphe, à qui le commerce fut également redevable d'une route allant de Myos-Hormos à Coptos. J'ai dit plus haut qu'on pouvait reconnaître Myos-Hormos dans le port actuel de Cosseïr, ou du moins dans quelque anfractuosité des environs. Prenons donc notre point de départ de Myos-Hormos : cent quatre-vingts milles plus loin, sous le parallèle de 23° 55′, se présentera le port de Bérénice, abri plus sûr que Myos-Hormos, mais d'un accès périlleux et difficile, car on n'y arrive que par le *golfe immonde,* à travers de nombreux bancs de sable et de corail. Nous avons vu qu'une route mettait en communication Coptos et Bérénice. Au promontoire Lepté, aujourd'hui Ras Benass, se termine l'Égypte et commence la Barbarique. Sur le rivage habitent les Ichthyophages, qui vivent dispersés dans des huttes. Les tribus de l'intérieur, au nombre desquelles il faut compter les Agriophages et les Moschophages, obéissent à différents chefs; leur territoire s'étend jusqu'à la hauteur de Méroé. De Syène au confluent du Nil et de l'Astaboras, deux centurions romains comptèrent, au temps de Néron, cent soixante-treize milles; soixante-dix, de ce confluent à Méroé. Bruce place Méroé par 16° 15′ de latitude nord.

L'extrémité du territoire des Moschophages est marquée par une station éloignée de Bérénice d'environ trois cent quatre-vingt-dix-neuf milles. Ce marché, que Muller a cru pouvoir placer sous le parallèle de 18° 31′, se nommait Ptolémaïs, et, pour le distinguer des autres villes qui devaient leur nom à la dynastie des Lagides, on l'appelait généralement Ptolémaïs des chasses ou des bêtes fauves. C'était, en effet, de ce port que partaient les chasseurs d'éléphants pour se répandre ensuite dans l'intérieur. On n'y pouvait aborder qu'avec des chaloupes, et les seuls produits qu'on eût chance d'y recueillir étaient, outre un peu d'ivoire, de l'écaille de tortue de terre et de mer, surtout de l'écaille blonde provenant de tortues à petite carapace.

A trois cents milles environ de la Ptolémaïs des chasseurs, la côte forme un golfe par lequel on arrive au comptoir d'Adulis, fondée trois cent trente ans avant Jésus-Christ, sous le règne de Psammétique, par des esclaves égyptiens fugitifs. Nous sommes dans les parages de Massouah : cherchez sur nos cartes modernes la baie d'Ansley, vous serez étonné de la précision des détails qui vont suivre ; il n'y a rien de tel que les caboteurs pour bien décrire une côte

et garder un souvenir fidèle des moindres accidents du rivage. Remarquez à l'entrée du golfe cette île montagneuse que les marins anglais ont nommée, sur la foi de leurs pilotes arabes, l'île Disseh; les capitaines d'Alexandrie nous la signalaient déjà, ils l'avaient appelée l'île Orine. « C'est à l'île Orine, disaient-ils, qu'abordent aujourd'hui les vaisseaux; ils y sont à l'abri des incursions des naturels du pays. Autrefois, ils jetaient l'ancre sous l'île de Diodore, — probablement l'île Ouda, — plus avancée dans le golfe, et si rapprochée du rivage que les Barbares y pouvaient arriver de la côte à pied ou à la nage. » Sur le continent, à deux milles de l'île Orine, est située Adulis, village peu important; à trois jours de marche dans l'intérieur, se trouve Coloé, premier marché d'ivoire de cette région. De Coloé, on compte cinq jours de marche jusqu'à la capitale des Auxumites. Dans cette capitale se rassemble, en passant par le district de Syène, tout l'ivoire qu'on recueille au delà du Nil. Au large et sur la droite d'Adulis, apparaît un groupe de petites îles désignées sous le nom d'îles Alalées, — l'île Tor et l'île Oucan de nos cartes modernes; — on y pêche des tortues que les Ichthyophages apportent au comptoir d'Adulis.

Adulis, l'île Orine, Coloé, ces noms ne me disent-ils rien? Qui donc m'apprit, il y a près d'un quart de siècle, que « Zulla, l'ancienne Adulis, était, dans la mer Rouge, un point commercial, parfaitement situé, à trente-cinq milles au sud de Massouah, dans une baie profonde et sûre, où l'eau potable est voisine de la plage; que l'île Disseh — île Orine des anciens, — se trouve sur la route de Bab-el-Mandeb, quand on veut passer, à l'abri des moussons, entre l'archipel de Dahlac et la côte d'Abyssinie; que la colonie d'Adulis avait, sur le plateau de Tarenta, une station intermédiaire entre la mer et le Tigré, station que l'on croit avoir retrouvée à Cohaïto »? Ces détails sont intéressants, venant surtout d'un témoin oculaire. Bien d'autres voyageurs cependant ont pu constater qu'Adulis, en disparaissant vers l'année 591 de notre ère, avait laissé le sol jonché sur une grande étendue « de pierres taillées, de marbres, de poteries, de colonnes carrées à pans coupés » ; ils ont pu retrouver à deux mille mètres au-dessus du niveau de la mer, à deux ou trois journées de marche de la plage, les traces de « cette réunion de villas et de jardins où les négociants de la colonie grecque d'Adulis allaient chercher une fraîcheur perpé-

tuelle » ; ils ont remué, en artistes et en érudits, les cendres du passé; ils n'ont pas remué mon vieux cœur. Ce qui l'a fait tressaillir, c'est le nom que je vois apparaître en tête de cette relation posthume d'une mission accomplie en Abyssinie, du 23 octobre 1859 au 7 mai 1860 [1] : *Stanislas Russel, capitaine de frégate.*

Tous mes souvenirs à l'instant s'éveillent : voici les grands ormes séculaires du cours d'Ajot, sous lesquels s'est passée notre enfance! Voici la frégate *la Calypso* et son poste d'aspirants qui nous réunit de nouveau, après une séparation de plusieurs années! Cette élégante corvette qui passe devant mes yeux avec la rapidité d'un vaisseau fantôme, c'est le *Phlégéthon*, revenant d'Odessa et rapportant à l'amiral Bruat, qui les attend avec impatience, les renseignements dont il a besoin pour arrêter le plan de l'expédition de Kinbourn. Et maintenant, me voici près d'un lit de mort : un impitoyable fléau a moissonné le tiers de notre équipage; les plus jeunes, les plus robustes sont partis les premiers : les autres attendent. Mon pau-

[1] *Une mission en Abyssinie et dans la mer Rouge,* par le comte Stanislas Russel, capitaine de frégate. E. Plon, Nourrit et Cie, éditeurs, 10, rue Garancière.

vre ami, que son intrépidité eût dû rendre invulnérable, a senti à son tour l'aile funèbre passer sur son front. Il se sait perdu, mais ce bienveillant sourire qui fut la grâce de sa physionomie charmante n'a pas encore abandonné son pâle visage. Il ne se plaint que d'une chose : les spasmes douloureux dont il n'est pas le maître le priveront de la consolation suprême du chrétien; on n'oserait déposer l'hostie consacrée sur des lèvres qui pourraient la rejeter. Le capitaine de la *Normandie* s'incline doucement sous cette dernière épreuve, et s'apprête à quitter la vie comme il l'a traversée : sans crainte, sans forfanterie, sans murmure. Jadis, il demandait à Dieu de lui permettre d'accomplir « quelque œuvre qui sauvât son nom de l'oubli » : que ce vœu aujourd'hui lui semblerait frivole! Ce n'est pas dans la mémoire des hommes qu'il importe de vivre. Foi des anciens jours, quelle force tu nous donnes! Qui s'entend mieux que toi à ravir à la mort son aiguillon? La sérénité d'une âme toute à son devoir et à ses hautes espérances adoucit l'amertume de nos derniers adieux. Cette noble existence me paraît, à l'heure où j'écris, avoir été trop brusquement tranchée : elle était pleine de tant de promesses! A l'heure où nous

nous séparâmes, je n'y songeai pas. J'admirais bien plus que je ne plaignais celui qui, à une époque de doute et de faiblesse, savait mourir, comme était mort Bayard.

Chassons cette pensée! Et faisons ce que nous dûmes faire au mois de janvier 1863 : retournons à notre tâche.

A quatre-vingts milles environ de l'île Orine, se creuse un nouveau golfe. Un long banc de sable en occupe l'entrée : sur ce banc, à une assez grande profondeur, on trouve de l'obsidienne, pierre précieuse qui ne se rencontre nulle part ailleurs. Le territoire qui s'étend du pays des Moschophages jusqu'à la Barbarique ultérieure reconnaît pour chef Zoscalès, personnage avide et fort intéressé, honnête néanmoins et ayant une certaine culture des lettres grecques. Dans tous ces comptoirs, on importe des étoffes grossières, étoffes non tondues, non travaillées par les apprêteurs, que les Barbares recherchent de préférence aux autres draps qui se fabriquent en Égypte. On y importe aussi des robes d'Arsinoé, des manteaux communs de diverses couleurs, des tissus à franges, des verreries — on sait que le verre fut de bonne heure un des produits de l'Egypte : Firmus, un des derniers rebelles

que vainquit Aurélien, poussait le luxe jusqu'à en garnir ses fenêtres. Avec ces verreries on apporte des vases de fluorine, sorte de porcelaine provenant de Diospolis, un peu de cet alliage de cuivre dont on se sert dans l'empire romain pour la fabrication des monnaies, des plaques d'airain dont on confectionne divers ustensiles de cuisine, des bracelets et autres ornements pour la parure des femmes, du fer aussi dont les naturels du pays arment la pointe de leurs lances, car c'est avec des javelines qu'ils se font la guerre, avec des javelines qu'ils vont à la chasse des éléphants et des bêtes fauves. Ce n'est pas tout : on importe encore des haches, des cognées, des épées, des brocs d'étain, de la menue monnaie employée dans les échanges avec les étrangers, du vin de Laodicée et d'Italie en petite quantité, un peu d'huile. Il convient en outre d'apporter pour l'usage du roi de la vaisselle d'or et d'argent façonnée au goût du pays, des manteaux et des couvertures de laine sans mélange de fil, qui ne soient pas cependant d'un trop grand prix. Tous ces objets d'échange sont expédiés d'Égypte au comptoir d'Adulis, depuis le mois de janvier jusqu'au mois de septembre, époques qui correspondent aux mois égyptiens de Tybi et de Thoth. La

saison favorable pour retourner en Égypte commence en septembre. « Outre les marchandises que nous leur apportons, ajoute l'auteur du *Périple*, les riverains de la mer Rouge reçoivent aussi de l'Indo-Scythie du fer indien, de l'acier, des cotonnades de l'Inde, les unes plus larges appelées *monachès*, les autres connues sous le nom de *sagmatogènes*, des ceintures, des couvertures, des mousselines, des tissus couleur de mauve ou teints de pourpre. »

A une certaine distance d'Adulis, le golfe Arabique, — nous pouvons sans inconvénient donner à la mer Rouge ce nom qu'elle porta aussi dans l'antiquité, — s'incline de plus en plus vers l'est. A la hauteur du territoire des Avalites, il forme un étranglement. Cet étranglement, c'est la *porte de l'affliction*, le fameux détroit de Bab-el-Mandeb. Quand nous l'aurons franchi, nous trouverons encore des comptoirs répandus sur un espace de près de quatre cents milles; ces comptoirs ont un nom générique qui les désigne : on les appelle « les comptoirs en dehors du détroit ». Le premier, en venant du nord, est Avalite, — aujourd'hui Zeyla. — Nous voici rendus sur la côte d'Adel. On ne peut aborder à la plage d'Avalite qu'au moyen

de chaloupes. On importe là des verreries, du vinaigre de Diospolis, des étoffes feutrées à l'usage des Barbares, du blé, du vin, un peu d'étain; on en exporte des aromates, de l'ivoire, de l'écaille de tortue, une très-faible quantité de myrrhe, mais d'une qualité supérieure. Les Barbares qui habitent sur ce rivage sont plus grossiers que ceux qu'on rencontre dans le haut du golfe.

Après Avalite, se présente un comptoir plus important, le comptoir de Malao. Entre Malao et Avalite, l'auteur du *Périple* compte environ quatre-vingts milles. « Les navires, nous apprend le capitaine d'Alexandrie, sont fort tourmentés sur la rade de Malao, bien qu'un promontoire qui se prolonge vers l'est les abrite un peu. » Les mœurs des habitants, par compensation, se sont adoucies. Outre les objets que nous avons indiqués ci-dessus, on importe à Malao une assez grande quantité de tuniques, des sayons d'Arsinoé teints et feutrés, des coupes, quelques plaques de cuivre bruni imitant l'or, du fer, des monnaies d'or et d'argent; on en exporte de la myrrhe, un peu d'encens, de la cannelle supérieure et commune, des écorces aromatiques venant d'Arabie, enfin des esclaves, en petit nombre. Le comptoir de Mundi se trouve

à deux journées de navigation de Malao. Le mouillage devant Mundi est plus sûr que devant les autres comptoirs, parce qu'il est abrité par une île peu éloignée de terre. On importe à Mundi les marchandises que nous avons déjà citées; on en exporte également celles dont nous avons donné plus haut la liste, et de plus une substance odorante connue sous le nom de *mocrotou.* Les marchands indigènes de Mundi sont de mœurs assez farouches. Si de ce comptoir vous faites route à l'est pendant deux ou trois jours, vous atteindrez un autre marché, Mosyllus, marché situé sur une côte sans abri et par cela même dépourvu de moyens de transport maritime. On importe à Mosyllus les objets d'échange habituels, des vases d'argent, quelques ustensiles de fer et des verreries. On en exporte une grande quantité de cannelle commune, des résines odorantes et des aromates, du mocrotou inférieur à celui de Mundi, de l'encens et même, par occasion, de l'ivoire et de la myrrhe.

Deux autres journées de navigation nous feront dépasser l'embouchure d'un fleuve sujet à des crues comme le Nil, une plage bordée de brisants, un petit bois de lauriers et nous conduiront enfin au promontoire de l'Éléphant, dont le nom moderne,

moitié éthiopien, moitié arabe, Ras-el-Fil, garde encore la même signification. Non loin de ce cap est un grand bois de lauriers que les indigènes ont nommé Acannæ. C'est le seul endroit où l'on puisse se procurer en grande quantité cette espèce d'encens connue dans le commerce sous le nom d'encens pératique, c'est-à-dire recueilli en dehors du détroit. Nulle part la qualité n'en est meilleure. En l'année 1517 de notre ère, l'amiral portugais Diego Soarès fit une apparition dans ces parages : il était envoyé contre les Turcs, qui préparaient alors en Arabie une expédition destinée à porter un corps de troupes dans l'Inde. Soarès échoua dans son entreprise et dut se contenter de ravager, sur la côte d'Adel, Zeyla et Berbera, qui furent évacuées à son approche.

A partir d'Acannæ, la côte tourne brusquement au sud. Le dernier comptoir d'aromates sur le continent africain se rencontre au midi sous un promontoire escarpé. Le mouillage, exposé aux vents du nord, est peu sûr. Un signe certain de l'approche de quelque tempête, c'est le trouble qui se produit au fond de la mer et en change la couleur. Dès que ce signe se manifeste, les habitants du comptoir se réfugient tous sur le sommet du cap,

qu'ils appellent le promontoire Tabæ. Les abords de ce promontoire, très-peu distant du cap des Aromates, les marins de nos jours ne les connaissent que trop : plus d'un y a fait naufrage. Il suffit de nommer le cap Guardafui pour évoquer à l'instant le souvenir des dangers auxquels se trouvent exposés les navires qui, revenant de l'Inde, vont chercher à tâtons l'entrée de la mer Rouge. Dans la saison où règne la mousson du sud-ouest, de l'année 1873 à l'année 1878, les Anglais ont perdu sur le cap Guardafui trois navires à vapeur et un navire à voiles : le *Singapore* allant de Hankow à Londres, le *Kwangchou* se rendant de Liverpool à Hong-Kong, le *Cashmere* parti de Zanzibar et faisant route pour Aden, le *Royal-Family,* charbonnier à voiles de Cardiff; ajoutez un vapeur et un voilier sur un cap distant de quatre-vingts milles de Guardafui, dans la direction du sud, Ras-Hafoun. Nous avons eu de notre côté à regretter la perte du *Meikong,* magnifique paquebot des messageries impériales, commandé par un de nos plus habiles capitaines, qui avait fait son apprentissage sous mes ordres dans les mers de Chine, et que je tenais à bon droit pour un officier aussi vigilant qu'habile.

Il faudrait n'avoir jamais navigué pour n'être pas

ému de ces nombreux sinistres, et pour ne pas comprendre que, quand la fatalité s'en mêle, toute la science humaine est impuissante à les conjurer. Le 17 juin 1877, le capitaine du *Meïkong* avait tout sujet de croire que la route qu'il suivait le faisait passer à cinq milles dans l'est du cap Guardafui. Il entre dans sa cabine pour écrire les ordres de nuit : il était onze heures quarante-cinq minutes. Un instant après, l'officier de quart observait l'étoile polaire, précaution qu'on ne saurait trop approuver; quand on a les ténèbres devant soi, c'est vers la voûte du ciel qu'on tourne ses regards. L'officier du *Meïkong* aperçoit tout à coup un peu par tribord une noirceur, peut-être un banc de brume opaque, ce qu'en terme de marine nous appelons une *panne,* rayant comme un trait sombre l'horizon. Il passe à bâbord pour voir si la même apparence se reproduit de ce côté. Rien de distinct ne fixe son incertitude. Dans le doute, il n'hésite pas : « Obéissant à une inspiration pratique, — ce sont les termes mêmes du rapport adressé au ministre par la commission des naufrages, — il donne sur-le-champ l'ordre de stopper et de faire machine en arrière à toute vitesse. » Il était trop tard : les hommes de bossoir signalent des brisants devant; les mécaniciens ont

senti une première secousse. Cinq minutes après, le navire était complétement échoué, en travers, le côté de tribord incliné, à quatre-vingts mètres de la côte : au bout de peu de temps, des craquements significatifs indiquent qu'il vient de se crever. C'est alors qu'on put apprécier ce que vaut l'ascendant moral d'un capitaine énergique. La mer du sud-ouest déferlait à grands flots sur la malheureuse épave, les naturels du pays étaient accourus en armes sur les lieux. Le sauvetage des passagers et de l'équipage ne s'en opéra pas moins avec un ordre admirable. Le lendemain passait en vue du cap un navire à vapeur anglais : aux signaux qu'on lui fit, ce bâtiment accourut. Le naufrage n'avait eu que la coque du *Meïkong,* le sang-froid du capitaine lui ravit la proie bien plus précieuse que la vague, sans l'habileté des dispositions prises, aurait dévorée.

Nous l'avons vue, cette vague que roule jusqu'au continent de l'Afrique l'océan Indien, nous l'avons vue s'acharner, il y a quelques jours à peine, sur les flancs d'une nouvelle épave : l'*Aveyron,* un de nos transports à vapeur revenant du Tonkin, s'est trouvé à son tour arrêté brusquement par la plage qui garde peut-être encore quelques débris

épars du *Meïkong*. Toujours les mêmes apparences trompeuses! Toujours la même mer implacable! Toujours aussi le même héroïsme et la même fermeté dans le malheur chez nos marins.

Nous n'avons cité que les vaisseaux qui ont péri : combien la liste serait plus longue si nous voulions mentionner tous ceux qui ont été en danger! L'atterrage d'Ouessant, de lugubre mémoire, n'a pas un cortége de souvenirs plus funèbre. La mousson de sud-ouest souffle souvent en tempête, les courants sont violents; on les a quelquefois trouvés de six milles et demi, de sept milles à l'heure, de huit même en certaines circonstances. Le ciel est bleu et pur, tout scintillant d'étoiles; il vous laisse l'impression d'une fausse clarté, tandis qu'à l'horizon une brume impénétrable masque les terres basses et la plage. Si quelque sommet se détache sur l'azur trompeur, gardez-vous de reconnaître dans cette silhouette indécise le cap que vous cherchez à découvrir; vous n'avez problablement devant vous que les montagnes lointaines de l'intérieur. Le cap Guardafui est un promontoire escarpé, dont la hauteur atteint deux cent soixante-quinze mètres; mais il est d'autres pointes saillantes qui ne sont ni moins élevées, ni tranchées d'une

façon moins abrupte : plus d'un marin expérimenté a pu les confondre, pendant la nuit surtout, avec le fameux cap des Aromates. Les bureaux hydrographiques, les chambres de commerce ne cessent de multiplier les recommandations. Toutes leurs instructions peuvent se résumer dans ce sage conseil : « Usez de prudence et sondez souvent. » Les fonds que la sonde peut atteindre s'étendent à dix ou douze milles de la côte; en ne s'aventurant jamais en deçà de la ligne des soixante-quatre mètres, on est à peu près certain de contourner la terre avec sécurité.

Sonder, quand on est poussé vers la terre par une brise violente et par une mer énorme, n'est pas aussi facile que, dans le silence et le calme du cabinet, on se l'imagine; observer les étoiles quand l'horizon refuse de se dessiner nettement n'est guère plus praticable. Tout devient source d'erreur en pareille occasion. Aussi n'y a-t-il qu'un cri dans toutes les marines du globe : il faut élever un phare sur le cap Guardafui et un autre phare sur le Ras-Hafoun. Ces deux caps se projettent malheureusement au large d'une côte barbare et inhospitalière. Les Arabes Somalis sont les maîtres du pays. Le capitaine Owen les représente comme un

peuple doux, d'habitudes pastorales, et suivant lui, ce ne sont pas les Somalis, ce sont les Gallas, tribus farouches de l'intérieur, qu'il faut craindre. Doux ou féroces, les Somalis n'en sont pas moins de véritables sauvages, des nomades ne reconnaissant aucune autorité avec laquelle les gouvernements européens puissent s'entendre. Il sera donc indispensable, si l'on veut céder aux vœux du commerce, d'occuper militairement les deux points qu'on prétend éclairer, de les fortifier et d'y entretenir une garnison assez nombreuse pour repousser les attaques qu'il faut nécessairement prévoir. Lorsqu'on aura fait ce grand sacrifice à la sécurité de la navigation, il y aura encore des naufrages, car la lueur des phares ne perce pas toujours les bancs de brume qui les enveloppent; il y en aura moins pourtant, et les marins auxquels nous nous serons chargés d'aplanir la voie se croiront naïvement bien plus savants que nous. Ils souriront de notre inexpérience, railleront nos terreurs, s'étonneront de nos précautions. Ainsi va le monde : il est rare qu'on rende justice à ses devanciers et qu'on leur sache gré des difficultés sans nombre qui ont accompagné les moindres découvertes. Les grands marins ont cependant vécu dans le passé; nous n'en

avons plus que la monnaie. Le premier qui franchit la *porte de l'affliction* et osa doubler le cap des Aromates se nommait, je crois, Timosthène. Je suis d'avis que le jour où l'on bâtira un phare sur le cap Guardafui, on lui érige sur ce même sommet une statue.

CHAPITRE III.

LES COMPTOIRS DE LA CÔTE D'AFRIQUE EN DEHORS DU DÉTROIT.

Reprenons le cours interrompu de notre itinéraire, et accompagnons dans leur navigation les hardis marchands d'Alexandrie : ces marchands ne s'arrêtèrent sur la côte africaine qu'au point d'où Vasco de Gama, quinze siècles plus tard, prit son vol pour traverser, au mois d'avril 1497, l'océan Indien.

Au cap des Aromates finit la côte d'Adel et commence la côte d'Ajan, que les anciens appelaient l'Azanie. Le dernier comptoir de la côte d'Adel, Tabæ, reçoit et fournit les divers objets d'échange que nous avons bien des fois déjà mentionnés; il fournit notamment diverses espèces de cannelle : du zizir, de l'azypha, de l'arébô, du magla, du moto et enfin de l'encens. Dépassez la presqu'île que forme, en se projetant au large, le promontoire

de Tabæ, — le Shenariff de nos cartes modernes, — poursuivez votre route quarante milles au delà de ce cap, vous arriverez à un nouvel entrepôt, le marché d'Oponé. Sur ce marché, vous pourrez acheter de la cannelle, des aromates, de vigoureux esclaves fort appréciés en Égypte, et la meilleure écaille de tortue de toute la côte. Oponé était située au sud du Ras-Hafoun. Pour visiter ces comptoirs éloignés, il convient de partir d'Égypte vers le mois de juillet. Les marchands de l'Ariace ou Indo-Scythie et de Barygaza, nous dirions aujourd'hui de la côte du Guzerat, y apportent du blé, du riz, du beurre, ou, pour parler plus exactement, du ghi, de l'huile de sésame, des cotonnades et des mousselines, des ceintures, du miel de roseau, appelé dans la langue du pays sacchari : le sacchari, vous l'avez deviné, est du sucre. Les uns trouvent sur ces points des cargaisons commandées à l'avance; les autres vont à l'aventure et chargent leurs navires des objets que le marché plus ou moins bien approvisionné leur offre. Il n'existe point de roi sur la côte d'Azanie; chaque comptoir a son chef particulier.

Les Indiens avaient donc découvert le chemin de l'Afrique, ils le pratiquaient avant que les Égyp-

tiens se fussent ouvert un chemin direct vers l'Inde ! La chose est trop invraisemblable pour qu'on s'arrête à cette hypothèse : il est bien plus probable que les marchandises indiennes d'Oponé et des comptoirs plus méridionaux encore y étaient apportées d'Arabie par les Sabéens. Du Ras-Hafoun jusqu'au Ras-el-Khyle, sur un espace de quatre-vingts milles, on ne rencontre qu'un rivage rocheux dont la hauteur varie de soixante-cinq à cent trente mètres. « C'est là, écrit le capitaine Owen, le Hazine, ou *rivage dur* des Arabes; au sud du Ras-el-Khyle, se déploie le Self Twil, *le rivage chauve;* puis vient enfin le Horab, *la contrée montagneuse.* » Le capitaine Owen n'a fait que confirmer les renseignements que nous avait déjà transmis l'auteur du *Périple.* « Après Oponé, nous apprend cet excellent pilote, le rivage incline de plus en plus au midi et présente les grands et petits apocopa, autrement dit les grands et petits escarpements de la côte azanienne. » Tout ce rivage est complétement dépourvu de ports; on y trouve cependant répandus, sur un espace de six journées de navigation, un certain nombre de mouillages où les navires peuvent à la rigueur jeter l'ancre. La côte continue d'incliner peu à peu vers la droite, en d'autres

termes vers le couchant. Viennent successivement la petite et la grande plage dont on atteint l'extrémité après six autres jours de navigation, et, plus loin encore, les *dromes* ou flèches de l'Azanie. « Le premier de ces dromes porte le nom de Sarapion, le suivant s'appelle le drome de Nicon. » Redoublons d'attention, nous approchons de l'équateur. Le drome de Sarapion ne devait pas être très-éloigné du village de Megadaska, fondé par les Arabes au cours du huitième siècle après Jésus-Christ, et le drome de Nicon serait, dans la pensée de Muller, le mouillage désigné par Owen sous le nom de Torra. De nombreux fleuves débouchent ensuite à la mer, d'autres mouillages séparés par plusieurs jours de marche se présentent. En somme, on en compte sept jusqu'aux îles Pyrala et jusqu'à un endroit qu'on appelle *la fosse*.

Je ne reconnais pas dans ces détails un peu vagues la précision habituelle de l'auteur du *Périple ;* sa concision me laisse soupçonner qu'il n'a pas visité lui-même ces parages, et que nous n'avons ici qu'un récit de seconde main. N'importe ! le document n'en a pas moins son prix, car il complète l'histoire des lents progrès d'une navigation qui allait se reposer pendant plus de mille ans.

Du mouillage de la fosse, si l'on fait route au sud-ouest, pendant deux jours et deux nuits, on apercevra s'étendant vers l'ouest l'île Menuthias, qui n'est séparée de la terre ferme que par un canal de trente milles environ de large. Avons-nous rencontré ici l'île Pemba, l'île de Zanzibar ou même l'île Monfia, située encore plus au sud? Ce qui reste avéré, c'est que depuis longtemps nous avons franchi la ligne équinoxiale, nous sommes dans un autre hémisphère. Avec un peu d'audace, nous irions jusqu'au cap de Bonne-Espérance : il n'est pas bien certain, malgré un scepticisme auquel je refuse de m'associer, que les vaisseaux de Néchao, au temps de la vingt-cinquième dynastie égyptienne, ne l'aient pas fait. L'île Menuthias est basse et couverte d'arbres. Plusieurs ruisseaux l'arrosent; on y remarque diverses espèces d'oiseaux, et l'on y trouve des tortues de terre. Nulle bête féroce d'ailleurs, si ce n'est des crocodiles. Ces crocodiles, qui n'étaient, j'en demande pardon à l'auteur du *Périple,* très-probablement que des iguanes, ne font de mal à personne. Les indigènes vont à la pêche du poisson et de la tortue dans des barques aux bordages cousus l'un à l'autre, ou dans des pirogues faites d'un seul tronc d'arbre; ils se ser-

vent également de nasses d'osier qu'ils dressent, en guise de filets, à la bouche des cavernes naturelles creusées par le flot qui les ronge dans les rochers voisins du rivage. De l'île Menuthias, deux jours de navigation pourront vous conduire au comptoir de Rhapta, dernier marché de la côte d'Azanie. Ce nom de Rhapta vient évidemment des barques cousues, dont nous avons fait mention plus haut[1]. A Rhapta, port dans lequel le docteur Vincent reconnaît avec une certaine vraisemblance l'établissement moderne de Quiloa, on trouve beaucoup d'ivoire et d'écaille. Vous ne laisserez pas d'être surpris de la haute taille des hommes qui s'arrogent dans ces parages le titre et l'autorité de chefs. Le tyran de la Mopharitide, district de la contrée qu'on a souvent désignée sous le nom d'Arabie première, exerce, en vertu d'anciens droits, une suprématie incontestée sur tout ce pays. Il l'a cédé, comme une sorte de fief, aux habitants de Muza, port de la côte d'Arabie. Les Muzaïtes envoient à Rhapta des navires de charge montés la plupart du temps par des pilotes et des équipages arabes. De vieilles relations existent entre les Arabes

[1] Ῥαπτὸς, — cousu.

et les habitants de l'Azanie; aussi la plupart des pilotes de la côte arabique sont-ils familiers avec les ports que nous visitons en ce moment; ils connaissent même la langue des indigènes.

On sait que Vasco de Gama dépassa pendant la nuit Quiloa, où il avait l'intention de s'arrêter, et fut obligé de pousser, malgré lui, jusqu'à Mombaze. Marchant dans un sens opposé, nous avons, de notre côté, dépassé, avec l'auteur du *Périple,* Mombaze et Zanzibar : notre guide n'a rien à nous apprendre au delà du 10ᵉ degré de latitude méridionale; si Timosthène est allé plus au sud, si sa route l'a conduit cinq degrés plus loin, jusqu'à Mozambique, nulle relation précise n'est venue l'affirmer. Timosthène peut aussi bien avoir entendu parler de Cerné, — la grande île de Madagascar, — à Quiloa, que dans un autre port situé au delà du cap Delgado.

On importe dans les comptoirs de l'Azanie des objets façonnés en majeure partie à Muza : lances, haches, coutelas, alènes et diverses sortes de verroteries. Sur quelques points, il sera bon de se munir d'un peu de vin et de blé, qui ne serviront pas aux échanges, mais qu'on offrira en présent aux Barbares pour se concilier leur bienveillance.

En retour, on exportera de l'Azanie de l'ivoire en grande quantité, d'une qualité inférieure cependant à celle de l'ivoire d'Adulis, des cornes de rhinocéros, de l'écaille, — la plus belle que l'on puisse se procurer après l'écaille de l'Inde, — et un peu de *nauplion,* substance que les érudits ont dû renoncer à définir. « Après Rhapta, dit l'auteur du *Périple,* un océan encore inexploré se déploie vers l'ouest et va rejoindre la mer occidentale, en face du littoral méridional de l'Éthiopie, de la Libye et de l'Afrique. » Que nous reste-t-il donc maintenant à faire? A rétrograder, car, sur la côte d'Afrique, nous n'irons pas plus loin, à moins que nous ne découvrions un jour dans quelque pyramide le journal d'un des capitaines de Néchao. Le commerce n'attendait rien des populations sauvages qui erraient entre le cap des Tempêtes et le cap Corrientes. Si quelque produit précieux l'eût provoqué à de plus hardies tentatives, nul doute qu'il n'eût bravé les courants et les orages du canal de Mozambique : il n'y a rien de si entreprenant et de si téméraire qu'un marchand, — les marins dieppois l'ont prouvé. — Malheureusement, loin de tenir à faire gloire de leurs découvertes, les marchands s'appliquent, au contraire, à en dérober aux autres

le secret, et la science profite rarement de leur audace. Ce sont, comme l'a fort bien dit Strabon, des gens illettrés, et qui plus est, des gens intéressés à garder pour eux seuls les connaissances qu'ils ont acquises L'empereur Claude aimait à pénétrer les mystères de la géographie; investi de la toute-puissance, il avait le moyen de forcer bien des portes : si nous possédons aujourd'hui une description exacte des bords de la mer Rouge, avec quelques notions du commerce auquel s'adonnaient les Alexandrins, c'est certainement à son zèle intelligent que nous le devons.

CHAPITRE IV.

LES COMPTOIRS DE LA MER ROUGE SUR LA CÔTE D'ARABIE.

Nous voici revenus à Myos-Hormos : nous ne savons rien encore de la côte d'Arabie; tournons notre proue vers l'Orient; après deux ou trois jours de navigation, nous aborderons à la côte opposée du golfe. Les Alexandrins entreprenaient cette traversée avec moins de crainte que les bateaux arabes de nos jours : ces bateaux, jaugeant de trente à cent tonneaux, montés par un reïs et une quinzaine d'esclaves, ne se soucient guère de quitter la côte où ils ont l'habitude de jeter l'ancre toutes les nuits. Un trajet qui dure rarement plus de soixante heures leur paraît une entreprise effrayante. L'Arabe moderne n'est qu'un Sabéen dégénéré. Disons cependant qu'il n'a pas tout à fait oublié le chemin de l'Inde, mais les *boutres,* qu'il emploie pour ce grand voyage, navires de deux cent cinquante et parfois même de quatre cents tonneaux, emportés par deux

immenses voiles triangulaires, ne prennent généralement pas pour se rendre à Bombay la route la plus courte; ils cherchent avant tout la route la plus sûre, remontent presque toujours jusqu'à Mascate, et ne traversent le golfe Persique qu'à des époques fixes réglées par les moussons.

Nous avons, de notre côté, atteint Leucécomé, le *village blanc* : c'est de là qu'est parti Gallus quand il s'enfonça dans l'intérieur. Leucécomé, pour le docteur Vincent, n'est autre que Moilah. Bien que l'opinion du docteur n'ait point emporté tous les suffrages, je ne la tiens pas moins pour très-plausible. A Leucécomé s'élève un château d'où part une route tracée qui conduit à la ville de Petra, capitale de Malicha, roi des Nabatéens. Malicha commande à un peuple de guerriers. Les Nabatéens n'ont pas passé sous le glaive d'Alexandre : ils peuvent en rendre grâce à sa mort; quelques années plus tard, Démétrius Poliorcète leur infligeait une rude leçon. Les Arabes ne gardent pas un long souvenir de ces assauts : Gallus trouva les Nabatéens aussi peu disposés qu'au temps d'Antigone à subir le joug étranger. Leucécomé sert d'entrepôt aux marchands de la côte, qui, sur de petites barques, y apportent les produits de l'Arabie. Un centurion

a été placé à Leucécomé avec quelques soldats; il garde là un poste qui n'est pas sans importance militaire, et remplit en même temps les fonctions de percepteur. Sur toutes les marchandises débarquées à Leucécomé le fisc prélève le quart de la valeur.

Aussitôt après le port de Leucécomé commence l'Arabie proprement dite, province qui s'étend sur un grand espace, le long de la mer Érythrée. Diverses peuplades habitent cette contrée : les unes parlent à peu près la même langue, les autres ont chacune leur idiome particulier. Sur ce rivage, aussi bien que sur la côte de la Barbarique, les Ichthyophages vivent dispersés dans des huttes. Le haut pays, avec ses bourgs et ses pâturages, est occupé par des tribus inhospitalières : le navigateur que quelque accident fait tomber entre leurs mains est bien sûr d'être dépouillé; s'il sort vivant du naufrage, il n'échappera pas à la servitude. Les chefs et les rois de l'Arabie n'ont cessé de poursuivre ces tribus indépendantes connues sous le nom de Canraïtes; c'est chez elles qu'ils vont chercher leurs esclaves.

La navigation de cette partie de la côte arabique est remplie de périls : une côte sans ports, sans mouillages, hérissée d'écueils et de roches, de toute

façon horrible. Aussi préférons-nous naviguer à mi-canal et gagner le plus promptement possible l'île Brûlée. Au delà de cette île, on rencontre des populations plus douces, adonnées à l'élève des troupeaux et des chameaux.

« Où sommes-nous? » demanderai-je, non pas à l'auteur du *Périple,* qui s'imagine m'en avoir dit assez pour que je m'y reconnaisse, mais bien à nos hydrographes, qui sont tenus de me montrer dans ces parages un volcan éteint ou en activité : « Nous sommes, me répond Muller, par seize degrés environ de latitude. » Nous avons donc fait, sans nous en douter, bien du chemin. Il n'y a pas cependant à s'en dédire : voici, en effet, sous le parallèle de 15° 32′, à une quarantaine de milles de la côte d'Arabie, le Djebel-Tir, petit îlot élevé de cent soixante-quatorze mètres au-dessus de l'eau, et ce Djebel-Tir est un volcan.

Continuons de suivre la rive gauche du golfe : à cent vingt milles environ du port éthiopien de Bérénice, nous rencontrerons le comptoir arabe de Muza. Nous touchons presque au détroit de Bab-el-Mandeb; nous avons laissé derrière nous des ports nombreux que n'a pas connus l'auteur du *Périple,* et qui sont aujourd'hui fréquentés par les barques

de Suez ou par les boutres du golfe Persique : Djeddah, la grande échelle de la mer Rouge, Djeddah qui n'est qu'à soixante milles de la ville sainte, et qui voit chaque année, à l'époque du pèlerinage, plus de soixante navires à voiles de cinq cents tonneaux, accourant de tous les points de l'Inde et de la Chine, se presser dans son port ; Coumeïdah, où se trouve la meilleure eau de la côte ; Hodeïdah, d'où s'exporte presque tout le café de l'Yemen : nous sommes arrivés tout droit à Moka. Quand cette ville portait le nom de Muza, son port était rempli de vaisseaux arabes, et sa population appartenait tout entière au commerce maritime. C'était la Marseille de l'Arabie. De cet endroit partait pour la Libye ultérieure, c'est-à-dire pour les derniers comptoirs africains que nous venons de visiter, et pour Barygaza, sur la côte du Guzerat, une foule de navires propres à la grande navigation. Aujourd'hui, Moka, presque abandonnée, tombe en ruine, et le chiffre de ses exportations, qui consistent en gomme, cire, myrrhe, ivoire et cuivre, ne dépasse guère par an deux millions de francs.

« Muza, dit l'auteur du *Périple,* n'a pas de port, mais les navires y trouvent un assez bon mouillage, grâce au fond de sable sur lequel ils peuvent jeter

l'ancre. » On importe à Muza de la pourpre de première qualité et de qualité inférieure, des vêtements arabes à manches, les uns simples et communs, les autres soutachés et brodés d'or, du safran, du souchet, plante dont les parfumeurs emploient la racine réduite en poudre dans la composition de leurs aromates, des mousselines, des manteaux, quelques couvertures, les unes ordinaires, les autres fabriquées au goût du pays, des ceintures brodées, une certaine quantité de parfums, de l'argent, un peu de vin et de blé. Le pays, d'ailleurs, produit lui-même du froment et du vin. Au roi on apporte en présent des chevaux, des bêtes de somme, des vases d'or et d'argent ciselés, des vêtements précieux, des ustensiles de cuivre. Muza est ce qu'on appelle un comptoir régulier, par opposition à tous les petits comptoirs répandus sur la côte. Les objets que Muza offre à l'exportation sont la myrrhe et d'autres résines pharmaceutiques qu'on récolte dans la contrée même, de l'albâtre, ainsi que toutes les marchandises apportées d'Adulis, marchandises dont nous avons déjà parlé en traitant de ce comptoir éthiopien. La saison favorable pour se rendre du fond du golfe à Muza paraît être le mois de septembre, qui correspond, nous l'avons déjà dit, au

mois égyptien de thoth. Rien ne s'oppose cependant à ce qu'on y vienne plus tôt. Au-dessus de Muza, dans l'intérieur, à la distance de trois journées de marche, se trouve, dans la région connue sous le nom de Mopharitide, la ville de Sava, qui reconnaît pour chef Cholæbus. A neuf journées plus loin, on rencontrera Saphar, capitale de Charibaël, roi légitime des Homérites et des Sabaïtes. Charibaël s'est constamment montré l'ami des empereurs, auxquels il a souvent envoyé des ambassadeurs et des présents. Je ne sais si les chefs de Taaes, qui a remplacé Sava, et de Dhafar, dont le nom seul indique la communauté d'origine avec la capitale du roi Charibaël, montrent aujourd'hui la même déférence pour l'autorité du khédive.

A trente milles environ de Muza, si l'on suit toujours de près le littoral, on verra le continent arabe se rapprocher beaucoup de la côte de la Barbarique, vers l'endroit où se creuse le golfe d'Avalis. Le détroit formé par cet étranglement a peu de longueur; on en évalue la largeur à six milles, — il serait plus exact de dire douze ou treize. — Au milieu du détroit, offrant en quelque sorte une station intermédiaire, s'élève l'île de Diodore, dans laquelle nos marins ont déjà reconnu, j'en suis

sûr, l'île Perim. « Le passage, nous apprend l'auteur du *Périple,* se trouve ainsi partagé en deux canaux : au lieu d'être direct, il est sinueux et exposé, quand on a dépassé l'île, aux rafales qui tombent des montagnes adjacentes. » Le capitaine Moresby est naturellement plus explicite : il n'écrit pas pour les caboteurs. Qu'il nous suffise de savoir que l'île Perim, sur laquelle flotte aujourd'hui le drapeau anglais, est située à l'entrée du détroit de Bab-el-Mandeb, à dix milles de Ras-Sejarn sur la côte libyenne, à quatre milles de la côte d'Arabie. L'île Perim forme ainsi ce qu'on appelle le petit et le grand détroit, également praticables tous les deux pour les plus gros navires de la marine moderne.

A l'endroit le plus resserré du canal se trouve, — je veux dire se trouvait au premier siècle de notre ère, — le village arabe d'Océlis, dépendant du chef de la Mopharitide. Situé par 12° 41′ environ de latitude, Océlis n'est pas, à proprement parler, un comptoir; c'est plutôt un mouillage, une étape, la première hôtellerie des vaisseaux qui veulent entrer dans le golfe. Si je vous disais qu'à Djebel-Turbah, on rencontre des ruines qui ont peut être appartenu à Océlis, je vous laisserais dans

l'incertitude, car il est peu de cartes où figurent ces localités arabes; je préfère donc me borner à vous apprendre qu'Océlis occupait probablement le premier pli de terrain que laisse à sa droite le cap Bab-el-Mandeb. Quand on a dépassé Océlis, le détroit s'épanouit de nouveau et devient peu à peu une mer. A cent vingt milles environ d'Océlis, dans la direction de l'est, on aperçoit le bourg maritime d'Eudæmon-Arabia, — autrement dit de l'Arabie Heureuse; — le bourg d'Eudæmon fait partie des États de Charibaël. La côte sur ce point est plus accessible et offre aux navires de meilleurs mouillages. Grâce à Eudæmon-Arabia, les vaisseaux qui veulent donner dans le golfe trouvent à l'entrée même un abri. Avant qu'on y assît une ville, ce coin privilégié avait déjà reçu le nom d'Arabie Heureuse, parce que les marins qui n'osaient pas tenter la traversée de l'Inde en Égypte, ni partir d'Égypte pour se rendre dans le golfe Persique, avaient grand avantage à se rencontrer à mi-route et à faire, sans aller plus loin, l'échange de leurs marchandises. C'est ainsi qu'Alexandrie reçoit à la fois, et les productions des pays étrangers, et celles de l'intérieur de l'Égypte. Peu de temps avant l'époque où écrivait l'auteur du *Périple,*

Claude donna l'ordre de détruire Eudæmon. Résolu à ouvrir à ses flottes marchandes le chemin direct de l'Inde, il ne voulait pas d'une concurrence qui eût diminué les profits de ses armateurs et peut-être amorti leur zèle. Les Anglais avaient pris Perim; ils n'ont pas jugé inutile de s'établir également à Eudæmon. L'ancien comptoir sabéen est devenu sous leur puissante influence un autre Gibraltar : on le nomme aujourd'hui Aden. Nos vapeurs, qui consomment des montagnes de charbon, seraient exposés à manquer de souffle s'ils ne pouvaient faire escale à cet excellent mouillage.

CHAPITRE V.

LES COMPTOIRS DE LA PÉNINSULE ARABIQUE EN DEHORS DU DÉTROIT.

D'Eudæmon allons-nous hardiment déployer nos voiles et affronter enfin la haute mer? Le moment n'est pas encore venu de réaliser cette entreprise : ce sera la seconde période de la navigation des Alexandrins ; pendant la première période, celle dont, sur la foi de l'auteur du *Périple*, nous racontons l'histoire, les capitaines égyptiens restent fidèles aux habitudes de cabotage qui datent du siècle des Pharaons et que les Grecs n'ont pas eu le temps de modifier. Pour aller dans l'Inde, avant le règne de Claude, il faut faire, en totalité ou en partie, le tour du golfe Persique.

Lorsqu'on a dépassé Eudæmon, le rivage et le golfe, sur un espace de plus de deux cents milles, n'ont d'autres habitants que des nomades et des Ichthyophages. Puis se présente enfin, caché derrière

un promontoire élevé, le premier comptoir maritime de cette côte, le comptoir de Cané, — aujourd'hui Malkalleh. — Cané fait partie des États d'Élisar et appartient à la contrée qui produit l'encens. En face de Cané, séparées de ce port par un canal de douze milles environ, s'élèvent deux îles désertes : l'une, — aujourd'hui Sikkah, — s'appelle l'île des Oiseaux; l'autre, — aujourd'hui Halani, — porte le nom d'île Trullas. La capitale du roi des Sabbathéens, Sabbatha, est située dans l'intérieur au-dessus de Cané. Tous les produits du pays se rassemblent dans cet entrepôt maritime, apportés les uns sur des chameaux, les autres sur des radeaux qu'on soutient, suivant la coutume indigène, par des outres, ou sur de petites barques. Cané entretient également, par ses propres navires, un commerce assez actif avec les comptoirs éloignés de Barygaza, de la Scythie indienne et d'Oman, ainsi qu'avec la Perside, contrée adjacente. On y importe d'Égypte, de même qu'à Muza, un peu de blé et de vin, des vêtements arabes, les uns ordinaires et unis, les autres, en plus grande quantité, de diverses couleurs, du cuivre, de l'étain, du corail, du styrax et les nombreux objets que l'on porte aussi à Muza. Les présents destinés au roi se composent généra-

lement de vases d'argent ciselés et d'argent monnayé. On y joint souvent des chevaux, des statues et des vêtements unis de qualité supérieure. Les objets d'exportation consistent en produits indigènes, tels que l'encens et l'aloès, sans compter les marchandises qui sont communes à Cané et aux autres entrepôts. L'époque favorable pour se rendre à Cané est à peu près celle qui convient au voyage d'Égypte à Muza. Il est bon cependant, quand on veut aller à Cané, de se mettre en route un peu plus tôt.

Après Cané, la côte court tout droit au nord-est jusqu'au point où elle se creuse de nouveau pour former un golfe très-profond et d'une grande longueur. Ce golfe, nommé le golfe Sachalite, — aujourd'hui Ghubbet el Kamar, — borde le pays de l'encens, pays montagneux et d'un accès difficile, où l'air est épais et lourd. L'encens qu'on y recueille provient d'arbres peu élevés et grands à peine comme des arbustes. La résine odorante se coagule sous l'écorce à la façon de ces larmes de gomme qui suintent en Égypte de certains arbres. Pour la récolte, on emploie des esclaves du roi et des criminels qui sont envoyés dans cette région malsaine en expiation de leurs méfaits. Toute la

contrée est des plus insalubres; les vaisseaux même ne la côtoient pas impunément. L'air y est mortel aux travailleurs; n'oublions pas non plus les tristes effets d'une nourriture insuffisante.

A l'entrée du golfe Sachalite, quand on aborde ce golfe en venant du sud-ouest, se dresse le promontoire le plus élevé du monde. Ce promontoire, qui fait face au Levant, était connu des anciens sous le nom de Syagrus; les Arabes l'appellent aujourd'hui le cap Fartak. L'élévation du promontoire Syagrus dépasse huit cent douze mètres : on l'aperçoit d'une distance de soixante milles. Non loin de cette pointe avancée se trouvaient, au temps de l'auteur du *Périple,* un château fortifié et un port qui servait d'entrepôt à l'encens récolté dans le pays environnant. En face du cap Syagrus et du côté du sud, vous remarquerez une île qui tient à peu près le milieu entre le continent arabe et le promontoire des Aromates, sur le continent africain. L'île est cependant un peu plus rapprochée du cap Syagrus : on l'appelait alors l'île Dioscoride; nous la nommons aujourd'hui Sokotra. C'est une très-grande île, mais une île à peu près déserte, quoique l'eau n'y manque pas. On y rencontre, en effet, des fleuves remplis de crocodiles, beaucoup de serpents

et d'énormes lézards dont les indigènes mangent la chair et emploient la graisse fondue en guise d'huile. L'île ne produit ni raisin ni blé. Les habitants, peu nombreux, se sont rassemblés sur un seul côté de l'île, celui qui regarde le nord et fait face à l'Arabie. Cette population n'est pas aborigène; elle se compose d'un mélange d'Arabes et d'Indiens, de quelques Grecs aussi, jetés là par les hasards de la navigation. On trouve à Dioscoride des tortues de mer et des tortues de terre, celles qui fournissent de l'écaille blonde et qui sont remarquables par leur grande carapace aussi bien que les tortues de montagne, à la vaste et épaisse cuirasse, dont la partie qui protége le ventre ne peut guère, à cause de sa dureté, être entamée par le ciseau. On s'en sert pour fabriquer des armoires, des coffrets, des tablettes et divers genres de meubles. L'île Dioscoride produit encore cette gomme sous forme de larmes, qui a reçu le nom de cinabre indien. De même que l'Azanie, l'île Dioscoride reconnaît le pouvoir de Charibaël, roi du pays de l'encens, et celui du chef de la Mopharitide. Les marins de Muza et ceux qui, partis de Limyrice, — en d'autres termes, de la côte de Malabar, — venaient par aventure aborder à ces

rivages, commerçaient avec l'île Dioscoride. Ils échangeaient contre l'écaille de tortue, dont ils chargeaient en majeure partie leurs vaisseaux, du riz, du blé, des mousselines de l'Inde, des esclaves femelles, qui, très-rares en ce lieu, s'y vendaient aisément. Vers la fin du premier siècle de notre ère, l'île fut affermée par les rois de la côte arabique, qui y mirent garnison.

Après le promontoire Syagrus, le golfe dont nous avons déjà parlé se prolonge au loin, pénétrant profondément dans la côte d'Oman : sa longueur est bien de soixante milles marins. Puis viennent, sur un espace de cinquante milles environ, de hauts rochers dans lesquels les habitants se sont creusé des cavernes, et, plus loin encore, le port désigné pour déposer l'encens sachalitique. « Ce port, dit l'auteur du *Périple,* est le port de Moscha. » Quelques navires y sont envoyés de Cané; des vaisseaux de Limyrice et de Barygaza, attardés dans leur navigation, s'y réfugient souvent pour y passer l'hiver. Preuve évidente que ces vaisseaux faisaient encore le tour du golfe Persique! Les préfets du roi leur livrent des chargements d'encens en échange de blé et de mousselines. Sur toute la côte de la Sachalite, on remarque de grands tas

d'encens qui ne sont gardés par personne; on s'est contenté de les mettre sous la protection des dieux. Il n'est pas à craindre qu'aucun vaisseau, ni clandestinement ni ouvertement, se hasarde à en détacher la moindre parcelle; le capitaine qui se rendrait coupable d'un pareil acte verrait son navire impitoyablement retenu au port.

A partir de Moscha, entre Moscha et Asieh, la montagne, sur un espace de cent quarante milles au moins, descend jusqu'à la côte. A l'extrémité de ce rivage abrupt se détachent au large sept îles appelées les îles Zénobies : vous les trouverez encore aujourd'hui à l'entrée de la baie Kurian-Murian. Une autre contrée barbare, qui ne fait plus partie des États de Charibaël, mais qui appartient déjà au royaume de Perse, s'étend ensuite jusqu'à une distance de deux cents milles. Là, séparée de la terre ferme par un canal de dix milles environ, s'élève l'île de Sérapis, qui porte sur nos cartes modernes le nom de Masirah. Cette île a soixante milles de long et vingt à peu près de large. Elle renferme trois bourgs habités par des ichthyophages, — c'est généralement ainsi que les anciens appelaient les pêcheurs de baleines, — tribus farouches qui parlent la langue arabe et ont pour tout vêtement

des ceintures fabriquées avec des feuilles de palmier. L'île de Sérapis fournit de très-belle écaille, que viennent chercher des barques et des navires de charge expédiés de Cané.

Si vous contournez la côte qui se prolonge au nord jusqu'à l'entrée du golfe Persique, vous trouverez, sur un espace de près de deux cents milles, beaucoup d'iles comprises sous la dénomination générale d'îles Calées. Les habitants de ces îles sont méchants; on prétend qu'ils voient mieux la nuit que le jour. A l'extrémité de cette côte basse et à demi noyée, s'étend la chaîne de montagnes qui porte le nom de mont Calon, — aujourd'hui le mont Batna. — Peu après s'ouvrira devant vous le golfe Persique, bordé de nombreuses pêcheries d'huîtres perlières. A gauche de l'entrée du golfe surgissent les monts Asabôn, montagnes de basalte noir, à l'aspect haché et tourmenté, auxquelles la tribu des Beni-Assab paraît avoir donné son nom; à droite apparaît, s'élevant au milieu des sables, le mont de Sémiramis, haut de deux cent soixante mètres, « qui doit être, dit Muller, le Koh-Mubarek, — la montagne de la Bonne-Fortune, — à moins que ce ne soit plutôt le Djebel Serraovat ». Entre ces deux chaînes montagneuses, — les monts Asa-

bôn et le mont de Sémiramis, — la distance est de soixante milles environ. C'est par cette vaste bouche qu'on pénètre dans le golfe Persique; nous avons vu jadis Néarque s'y engager. Tout au fond du golfe a été établi, pour servir de bureau de douanes et d'entrepôt légal, le comptoir d'Apologus, — aujourd'hui Oboleh, un peu au-dessous de Bassorah. — Apologus est situé non loin de Charax de Spasis sur l'Euphrate (nous appelons, nous autres modernes, Charax de Spasis, Mohammerah). Apologus n'est pas sur la route des vaisseaux qui se rendent dans l'Inde : avant d'y arriver, à six jours de navigation de l'entrée du golfe, vous rencontrerez, en suivant cette route, un autre entrepôt connu sous le nom de comptoir d'Oman, — aujourd'hui Khubber. — On expédie sur ces deux marchés, celui d'Apologus et celui d'Oman, de grands navires de Barygaza, chargés de cuivre, de bois de sandal et de bois de charpente, de cornes, de barres d'ébène et de *sésamine,* essence inconnue que je n'essayerai pas, après les efforts infructueux de nos érudits, de définir. Oman a en outre un commerce particulier avec le port de Cané. Ce comptoir envoie à Oman de l'encens; il en reçoit de petits navires très-légers, propres à ce pays et connus sous le

nom de *madaras*. D'Oman et d'Apologus, on importe à Barygaza et en Arabie beaucoup de perles, inférieures aux perles de l'Inde, de la pourpre, des vêtements fabriqués à la mode du lieu, du vin, une grande quantité de dattes, de l'or et des esclaves.

De la contrée d'Oman on passe à la terre des Parsis, ou des Perses : on a ainsi changé de royaume. L'auteur du *Périple* ne doit pas avoir visité en personne ce côté du golfe Persique, car sa description des localités est confuse et sobre à l'excès de détails. Il nous conduit d'abord dans le golfe Terabdon, « du milieu duquel, assure-t-il, se projette en mer un promontoire ». Un fleuve débouchant dans ce golfe permet aux navires de pénétrer dans l'intérieur des terres et d'arriver jusqu'à un petit marché du nom d'Oræa, situé près de l'embouchure. En arrière d'Oræa et à sept journées de marche de la mer, est assise la ville où réside le roi. Sommes-nous sur la côte de la Perside ou sur celle de la Gédrosie? Avons-nous atteint sans nous en douter le territoire des Orites? La question ne doit pas être facile à résoudre, puisqu'elle a découragé le savant Muller lui-même. Le pays produit beaucoup de blé, du vin, du riz,

des dattes; sur le littoral on ne rencontre qu'une sorte de palmier nain, connu sous le nom de *bdellium*.

A la suite de cette contrée, la terre se courbe et forme une série de golfes très-profonds qui se déploient comme un vaste croissant. Pour le coup, nous avons touché les rivages de l'Inde. Ce sont là les parties maritimes de la Scythie qui regardent le nord. — On sait qu'une dynastie d'Indo-Scythes remplaça, vers le milieu du deuxième siècle avant Jésus-Christ, en l'année 120, les rois grecs de la Bactriane. — La côte est extrêmement basse; un grand fleuve, le plus grand fleuve de la mer Érythrée, le Sinthus, y débouche. Pourquoi donc appelons-nous Indus le Sindhu de la langue sanscrite? Le marchand illettré est plus exact ici qu'Aristobule, Onésicrite, Ptolémée et Strabon.

Le Sinthus, qui donne son nom à la province du Sind, se décharge à la mer avec une telle abondance que, bien longtemps avant d'atteindre le rivage, on voit la mer blanchir par suite des eaux douces qui s'y mêlent. On reconnaît l'approche de la terre, quand on vient du large, à l'apparition de certains serpents de mer qu'on rencontre également sur les côtes de la Perside. Le Sinthus a sept

branches; ces diverses branches ont malheureusement peu de profondeur et s'égarent dans des terrains marécageux : on n'y peut naviguer. La seule branche praticable est la branche du milieu, qui conduit au comptoir de Barbarikè. Ce n'est pas un mince embarras, quand on songe à la mobilité du lit de l'Indus, de trouver l'emplacement de ce fameux comptoir. Ritter y a vu le village actuel de Rechel; Vincent nous a désigné Soheri; Muller, avec raison, ne s'est pas prononcé. En face de l'embouchure s'étend une petite île; dépassez-la, vous trouverez en arrière, dans l'intérieur des terres, Minnagara, capitale de la Scythie maritime. « Cette ville, dit l'auteur du *Périple,* appartient à l'empire des Parthes, dont les princes, perpétuellement divisés, ne cessent de se renverser tour à tour du trône. » Ce simple renseignement, à défaut d'autres bases, eût suffi à une érudition dont la perspicacité souvent me confond, pour fixer à peu près la date du *Périple.* « Les Scythes, Gètes ou Saces, fait observer Muller, furent, en l'année 56 avant Jésus-Christ, chassés de l'Inde par Vicramâditja. De l'année 30 à l'année 20 avant Jésus-Christ, Yenkaotshin fonda dans l'Inde le royaume scythique. Les Parthes succédèrent aux Scythes. »

Les rois dont les noms se lisent sur les médailles : Vononès, Spalyrius, Spalirisus, Yndophérès, Gondopharès, Heronasphérès, Abagasès, sont probablement les princes auxquels fait allusion l'écrivain anonyme qui nous a légué un routier de la mer Érythrée bien autrement complet que celui d'Agatharchides.

Tout ceci ne nous apprend pas cependant où était située Minnagara, qui paraît bien avoir été le Patala d'Alexandre. Ritter opinerait pour Tatta, Mannert pour Bukkur. J'inclinerais fort à me ranger à l'avis de Mannert; mais on sait que ce sont là des problèmes insolubles : il n'y faut pas trop insister; on pourrait compromettre à ce jeu le repos de sa vie. Les navires mouillent devant Barbarikè, et les marchandises sont portées, en remontant le fleuve, dans la capitale, où on les remet au roi. Les objets d'importation sont surtout des vêtements unis, quelques draps de couleur, des tapis à trames variées, des topazes, du corail, du styrax, de l'encens, des verreries, des vases d'argent, des pièces de monnaie, un peu de vin. En retour, les vaisseaux rapportent en Égypte du *costus*, du *bdellium*, du *lucium*, — que pouvaient bien être ces épices? — du nard, des pierreries,

des saphirs, des pelleteries de Chine, des mousselines, de la soie, de l'indigo appelé vulgairement noir indien.

Voilà comment on arrive à commercer dans l'Inde en suivant le chemin des écoliers. Il existe heureusement, nous apprend notre auteur dans un paragraphe qui vaut à lui seul tout le reste de son livre, « une route plus prompte et plus courte, bien qu'elle soit de beaucoup la plus périlleuse; c'est la route du large, qu'on peut prendre en profitant des vents étésiens, vers le mois de juillet, qui se nomme en Égypte le mois d'Épiphus ».

Pline l'Ancien est un érudit, il ne faut pas attendre de lui la précision d'un pilote. Il paraît distinguer cependant trois modes successifs de navigation dans les voyages de l'Inde. Pendant la première période, celle qui correspond au règne des Ptolémées, on suit rigoureusement l'itinéraire de Néarque; on ne s'écarte jamais de la côte au point de la perdre de vue. Un peu plus tard, on part du promontoire Syagrus, sur la côte d'Arabie, pour gagner Pattala, en profitant du vent du couchant qui règne en été; l'âge suivant indique une voie plus courte : on part toujours du promontoire Syagrus, mais, au lieu de se diriger vers Pattala, on

fait route pour un port situé plus au sud, port que Pline appelle Sigerus, que l'auteur du *Périple* nomme Melizigara, et qui devait se trouver sur la portion de côte comprise entre Bombay et Goa. « Longtemps, dit Pline, on navigua ainsi, jusqu'au jour où un négociant trouva une voie plus abrégée encore. Ce jour-là, on put dire que l'amour du gain avait rapproché l'Inde. Il ne fallut pas des années entières pour accomplir ce cycle périlleux; une seule saison suffit. » — « Aujourd'hui, continue Pline, on fait régulièrement un voyage tous les ans; seulement il est indispensable de mettre sur les vaisseaux des cohortes d'archers, car les mers de l'Inde sont infestées de pirates. » Elles l'étaient encore au temps des Portugais, qui eurent souvent de rudes combats à soutenir contre ces flottes irrégulières; elles le furent jusqu'en l'année 1765. A cette époque, les Anglais firent une expédition en règle contre les bandits qui inquiétaient leur commerce, et leur infligèrent une leçon dont la piraterie ne se releva pas.

« On se met en mer, ajoute Pline, au milieu de l'été, avant la canicule ou immédiatement après. Au bout de trente jours, on arrive soit à Océlis, sur la côte arabique, soit à Cané, dans la

région de l'encens. D'Océlis, il faut quarante jours pour atteindre Muziris, — aujourd'hui Mangalore, — premier marché de l'Inde, ou Bacaré, — aujourd'hui Markari. » Ces deux ports sont situés au-dessous de Goa, sur la côte de Canara et sur celle de Malabar. « On revient de l'Inde dans la même année, au mois de décembre, ou tout au moins avant le 13 janvier. »

Qu'on aille aborder à l'embouchure de l'Indus, à Sigerus, à Muziris ou à Bacaré, qu'on parte du cap Syagrus ou d'Océlis, ce n'en est pas moins toujours de la navigation hauturière, et c'est là, — Pline ne l'a pas fait assez ressortir, — la grande découverte du règne de Claude. Cette découverte, nous allons essayer d'en retraeer l'histoire; les annales de la navigation n'en ont jamais enregistré de plus importante.

CHAPITRE VI.

LA DÉCOUVERTE D'HIPPALUS.

Le hasard joue un grand rôle dans les affaires humaines. Ce fut un vaisseau dévié de sa route par les courants qui conduisit Alvarez Cabral au Brésil; semblable accident amena la découverte de la route directe vers les rivages lointains qui se prolongent jusqu'à la Taprobane. Les Romains avaient fait peu de progrès dans la navigation de l'Inde sous le règne de Tibère et sous celui de Caligula. Claude, dont les pensées étaient toujours tournées vers la mer et vers le commerce maritime, voulut heureusement faire sentir le pouvoir de ses armes aux Arabes qui bordaient le littoral de la mer Rouge : il exigea d'eux un tribut annuel. Ce tribut fut affermé; un certain Annius Plocamus se chargea de le recueillir. Plocamus envoyait à cet effet des affranchis parcourir la côte, lever l'impôt, toucher les droits de douane. Un de ces délégués commit

l'imprudence de s'avancer trop à l'est ou de s'aventurer trop au large. Le vent du nord, qui soufflait alors avec violence, ne lui permit pas de regagner la terre. Pendant qu'il bataillait avec la brise contraire, il fut tout à coup saisi par la mousson d'ouest et emporté, sans qu'il lui fût possible de rebrousser chemin, jusqu'à l'île dont Onésicrite avait le premier, sur de vagues rapports, jugés peu dignes de foi, révélé à ses contemporains incrédules l'existence. Cette île, les anciens l'appelaient la Taprobane; nous la nommons aujourd'hui l'île de Ceylan. Si l'affranchi de Plocamus eût péri dans la traversée, s'il eût été mal accueilli par les Cingalais, les marchands d'Alexandrie auraient continué, pendant bien des siècles, de se traîner le long des côtes de l'Arabie et du golfe Persique. Personne n'eût songé à se demander ce qu'était devenu le vaisseau perdu : les Anciens ne comptaient pas leurs naufrages. L'affranchi, par bonheur, ou, pour mieux dire, par une sorte de miracle, put franchir sans être submergé, sans succomber à la soif ou à la famine, les deux mille cent trente milles qui le séparaient du continent indien. Telle est la distance d'Aden à Pointe-de-Galle. Une population débonnaire fit à l'étranger fourvoyé l'accueil

qu'Ulysse trouva chez les Phéaciens : le roi de Ceylan résolut de rouvrir à son hôte le chemin de la patrie. Il n'était probablement pas sans avoir entendu parler de la grandeur de Rome et des avantages que ses voisins retiraient déjà du commerce établi entre l'Inde et l'Europe. Tout fait présumer que l'affranchi de Plocamus prit passage sur un vaisseau indien ou arabe qui le débarqua en Arabie. Il emmenait avec lui quatre ambassadeurs expédiés de Ceylan sous la conduite d'un rajah, — le Rachias de Pline l'Ancien. L'arrivée de ces ambassadeurs dut faire événement à la cour de Claude. Ce n'était pas, on s'en souviendra, la première fois que Rome voyait des Indiens; jamais on ne lui avait montré des habitants de la Taprobane. Le rajah était, paraît-il, un homme instruit et très-disposé à faire part de ses connaissances géographiques aux Romains. La Taprobane était loin, suivant lui, de marquer l'extrémité de la terre habitable. Bien au delà de cette île existait le pays des Sères, contrée vaste et féconde que son père avait autrefois visitée et d'où l'Inde tirait cette laine si fine et si précieuse que l'on appela depuis lors *laine sérique*.

Qu'importait cependant d'avoir reculé les limites

du monde si l'on ne pouvait arriver jusqu'à ces contrées si longtemps ignorées? N'y avait-il pas dans l'aventure de l'affranchi de Plocamus matière à réflexion pour des esprits attentifs? Cet affranchi avait rencontré, pendant la traversée de la mer Rouge à Ceylan, un vent invariable dans sa direction. Était-il revenu par le même chemin? La chose est douteuse, car, s'il en eût été ainsi, le régime des moussons n'aurait plus eu de secret. Il est probable que les Indiens ramenèrent l'étranger jeté sur leurs rivages par la route de Néarque, et que quelque vaisseau alexandrin le recueillit dans un des ports de la Perside ou de l'Arabie. Il était néanmoins évident que le Romain ne serait jamais revenu de Ceylan si le souffle qui l'y avait, avec une remarquable constance, emporté, ne se fût, dans une autre saison, complétement apaisé ou n'eût même pris une direction contraire. Les Anciens savaient louvoyer et tenir le plus près; ils savaient orienter leurs voiles, amurer à bloc « en cassant le devant », eût-on dit à bord de nos anciennes galères; « *prolatis pedibus* », écrit Pline l'Ancien. Souvent il arrivait que, pendant la nuit, des navires se heurtaient, venant de deux points opposés de l'horizon, l'un faisant route, par exemple, au sud-ouest et l'autre

au nord-est avec des vents d'est-sud-est ou d'ouest-nord-ouest; mais, si habile louvoyeur qu'on puisse être, on ne remonte pas contre la mousson, de Bombay à l'entrée de la mer Rouge : de fins voiliers en ont fait l'essai, et ils y ont renoncé. L'affranchi de Plocamus, entraîné jusqu'à l'Inde par le *Favonius*, en était donc revenu avec le *Vulturne*. De ce raisonnement à une tentative fondée sur la conviction qu'en choisissant bien son moment, on pouvait compter pour la double traversée de l'océan Indien sur un vent constamment favorable, il y avait encore un abîme : l'abîme que comble un génie résolu. Ces génies-là sont rares. J'admire beaucoup Barthélemy Diaz et Vasco de Gama, j'admire Christophe Colomb, j'admire Magellan, Schouten et Jacques Lemaire, mais, dans mon enthousiasme, je n'aurai garde d'oublier Hippalus. Ce marchand d'Alexandrie, stimulé par tous les bruits venus jusqu'à lui, conçut un jour le dessein de s'élancer d'un des promontoires de la mer Érythrée en haute mer, de s'abandonner au souffle de la mousson et d'affronter volontairement l'épreuve d'où l'affranchi d'Annius Plocamus n'était sorti sain et sauf que par un hasard qui ne se présente guère deux fois dans la vie. Pour le retour, il aviserait,

prendrait conseil des circonstances et, à la rigueur, pourrait toujours avoir recours à la route de Néarque. Un si hardi marin n'en était probablement pas à son premier voyage de l'Inde. L'entreprise s'accomplit et eut la plus heureuse issue. La mousson de nord-est ramena en Égypte le vaisseau que la mousson du sud-ouest avait conduit vent en poupe à la côte de Limyrice et peut-être même jusqu'à la Taprobane.

L'auteur du *Périple* nous donne, au sujet de cette traversée, des détails précieux qui ne pouvaient nous venir que d'un homme du métier. « Les voyages de l'Inde, nous dit-il, s'accomplissaient autrefois sur de petits navires qui suivaient toutes les inflexions du rivage. Hippalus, pilote d'une longue expérience, osa le premier, après avoir bien étudié la position des marchés et les allures des vents, tenter le voyage par la haute mer. Les vents étésiens, qui soufflent dans ces parages à la même époque que dans nos pays, viennent, dans la mer de l'Inde, par suite de la disposition des lieux, de l'Océan. On appelle hippalus le vent du sud-ouest, lui donnant le nom de celui qui a découvert le trajet direct de l'Égypte aux rivages indiens. Depuis ce temps jusqu'à nos jours, les uns partent de

Cané, les autres du territoire des Aromates : s'ils veulent se rendre à Limyrice, il leur faut subir pendant assez longtemps le vent du travers; si, au contraire, ils se dirigent vers Barygaza ou vers la Scythie, — par ce nom de Scythie, on doit entendre évidemment l'embouchure de l'Indus, — ils n'ont à tenir le vent que pendant trois jours, — pour gagner très-probablement la hauteur du cap Syagrus. — Le reste du temps, ils ont vent arrière. » Quand on songe qu'Hippalus ne possédait ni astrolabe ni boussole, qu'il n'avait pour se diriger d'autre point de repère que la carte incertaine du ciel, la vue de Canopus ou de quelque constellation encore inconnue, on reste confondu devant tant d'audace, et l'on se demande comment l'antiquité, si prodigue cependant de son marbre et de son bronze, n'a élevé aucun monument en l'honneur de cet homme qui venait d'inaugurer la navigation hauturière. J'aime à croire que si Claude eût vécu, les choses se seraient passées autrement. Quant à moi, si j'étais ministre de la marine, — en Angleterre ou en Portugal, — je donnerais au plus beau de mes vaisseaux le nom d'Hippalus : il n'est jamais trop tard pour rendre justice au mérite. Les Anciens se contentèrent de consacrer le nom du grand décou-

vreur en appelant le vent de mousson le vent d'Hippalus.

Quels regrets nous devons éprouver de n'avoir rien pu apprendre encore des procédés de navigation usités dans ces temps lointains ! L'érudition moderne a-t-elle bien fouillé toutes les bibliothèques? N'existe-t-il pas sous la lave d'Herculanum ou sous les cendres de Pompéi, peut-être au fond d'un de ces mystérieux hypogées qui ont déjà livré tant de trésors à nos recherches pieusement indiscrètes, n'existe-t-il pas, n'est-il pas possible, dites-moi, qu'il existe quelque papyrus destiné à nous révéler par un jet soudain de lumière que ce ne sont pas les Chinois, mais bien les Grecs d'Alexandrie, qui ont mis à profit la propriété merveilleuse possédée par l'aimant? que ce sont eux aussi qui, les premiers, ont essayé de diriger leur route en mesurant la distance angulaire des astres au zénith, ou leur hauteur au-dessus de l'horizon? La découverte, si elle se produisait, ferait certainement sensation : elle n'aurait rien au fond qui nous dût surprendre, car Vasco de Gama trouva les Arabes de la côte de Mozambique en possession de ce double secret, et d'où les Arabes pouvaient-ils le tenir, si ce n'est des Alexandrins?

Les vaisseaux des Anciens, du moins leurs vaisseaux ronds, avaient peu de vitesse. Ce n'en est pas moins, même pour ces navires à l'allure pesante, une bien longue traversée qu'une traversée de quarante jours d'Aden à la côte de Malabar, une bien faible moyenne qu'une moyenne de quarante-sept milles environ par jour. La distance de Suez au port d'Aden est de treize cent dix milles; d'Aden à l'embouchure de l'Indus, de quatorze cent soixante-douze; à Bombay, de seize cent trente-deux; à Surate, de dix-sept cents; à Goa, de seize cent soixante-douze; à Calicut, de dix-huit cent cinquante-deux; à Pointe-de-Galle, de deux mille cent trente. Nos transports de Cochinchine se rendent aujourd'hui de Suez sur la rade d'Aden en six jours et demi; les paquebots anglais de la Compagnie péninsulaire orientale accomplissent le même trajet en six jours. D'Aden à Pointe-de-Galle, il faut compter douze jours et demi pour les transports français, dix jours seulement pour les grands paquebots britanniques. Les navires à voiles faisaient jadis, quand ils étaient bons marcheurs, le voyage d'Aden à Bombay en quinze ou seize jours, et c'est, en effet, seize jours qu'employait récemment la corvette mixte *le D'Assas* pour parcourir cette dis-

tance de seize cent trente-deux milles. De seize jours à quarante, la différence est grande, et, si Pline ne s'est pas trompé dans ses calculs, il faut supposer que les capitaines marchands d'Alexandrie attendaient, pour quitter le golfe Arabique, le moment où le Favonius de Pline, le Libo-Notus d'autres géographes, la mousson de sud-ouest, en un mot, autrement dit encore le vent d'Hippalus, commençait à perdre de sa force.

C'est un vent bien fougueux que ce vent de sud-ouest quand, après un débat assez long avec la mousson contraire, il est enfin parvenu à établir son empire sur tout l'océan Indien. On a vu des navires de plus de trois mille cinq cents tonneaux, ayant à leur disposition voiles et machines, des navires de quatre-vingt-trois mètres de long et de près de quatorze mètres de large, enfoncés dans l'eau de six ou sept mètres, se trouver sur le point de ne pouvoir prolonger plus longtemps la lutte et d'être obligés de refuser leur hanche ou leur travers à la vague, pour lui présenter en vaincus la poupe. C'était le 8 juin; on sortait à la vapeur de la mer Rouge. La brise, d'un calme presque complet, prend peu à peu au sud-sud-est en fraîchissant; quelques heures après, le journal de bord en-

registre : bonne brise halant le sud et le sud-ouest, puis grand frais de sud-ouest et mer grosse. Il serait déjà imprudent de faire route; il faut mettre à la cape sous la grand'voile goëlette tribord au vent. Le temps devient brumeux et revêt une mauvaise apparence. Grand frais et mer très-grosse; le navire fatigue beaucoup. On remplace la grand'-voile goëlette par l'artimon, on fait pousser les feux et l'on marche doucement à trente-cinq tours d'hélice à la minute. C'est encore le meilleur moyen d'éviter à la coque rudement secouée les paquets de mer. Deux jours se passent ainsi : on est toujours en cape. Mer très-grosse, violents coups de roulis; à une heure du matin, deux rayons de la barre se cassent, le gabier de barre est blessé. Le troisième jour, la brise semble mollir un peu; on veut en profiter pour faire route grand largue : au bout de quelques heures, il faut se résigner à gouverner à la lame, c'est-à-dire à se laisser porter où la vague vous pousse, comme si l'on était encore au temps d'Annius Plocamus. On se propose d'aller à Ceylan et l'on risque fort d'aboutir à Bombay. « C'est une des mers les plus grosses que j'aie rencontrées, même dans les cyclones », m'écrivait un officier embarqué alors

sur ce transport. Heureusement, le 13 juin, la brise peu à peu se calme, de petits grains de pluie succèdent à la bourrasque, et, bien que la mer demeure toujours houleuse, on peut déjà établir toute la voilure. A partir de ce moment jusqu'au 17 juin, on n'a plus que du beau temps et de jolies brises de sud-ouest; c'est à peine si l'approche de Ceylan amène quelques nuages au ciel, nuages qui se résolvent bientôt en pluie.

Le commencement et la fin des deux moussons sont sujets à de grandes variations et souvent même à de violentes bourrasques. On ne tient pas suffisamment compte de ces périodes indécises quand on se borne à dire que la mousson souffle six mois d'un côté et six mois de l'autre. En réalité, il faut retrancher de chaque mousson un mois au début, un autre mois lorsque la mousson va finir. En mai, la mousson d'été commence à peine; elle ne sera franchement établie que dans les premiers jours de juin, un peu plus tôt, un peu plus tard, suivant l'époque de la pleine ou de la nouvelle lune. Durant les mois de juin et de juillet, le temps est si mauvais que les barques arabes, — les *boutres,* comme on les appelle, — ne s'aventurent guère en dehors du détroit. Au mois d'août, la mousson

devient plus modérée; en septembre, et même jusqu'au milieu d'octobre, on a souvent beau temps pendant plusieurs jours de suite. Voilà bien la période que devaient rechercher les navires des Anciens.

« Les Anciens, dit Pline, ne connaissaient que quatre aires de vent; Homère n'en mentionne pas davantage. A ces quatre vents correspondant aux quatre points cardinaux, l'âge suivant ajouta huit rhumbs secondaires; puis on réduisit de nouveau ces huit rhumbs à quatre. Il resta ainsi huit directions distinctes : le subsolanus, en grec *apheliotes;* le vulturne, que les Grecs nomment *euros;* l'auster, l'africus, connus en Grèce sous l'appellation de *notos* et de *libos;* le favonius, qui est le *zephiros* des Grecs; le corus, correspondant à l'*argestes* hellénique; le septentrion, où vous reconnaîtrez l'*aparctias;* l'aquilon, qui représente le *boreas.* » Prenez notre rose des vents, la nomenclature de Pline se transformera ainsi : est, sud-est, sud, sud-ouest, ouest, nord-ouest, nord, nord-est. Les quatre rhumbs supprimés étaient : le nord-nord-ouest, le thrascias; l'est-nord-est, le cæcias; le sud-sud-est, le phœnicias; le sud-sud-ouest, le libonotus. A ces quatre vents, des pilotes

plus méticuleux avaient ajouté le nord-nord-est, le meses, et l'est-sud-est, l'euronotus. La rose des vents, cette fois, était presque complète; il n'y manquait que l'ouest-sud-ouest et l'ouest-nord-ouest. Trois siècles environ après Pline, Végèce nous donne une liste légèrement différente : le vent d'est reste toujours l'aphéliotes, le cæcias est devenu le nord-est, l'eurus et le vulturne n'ont pas cessé de correspondre au sud-est, l'auster et le notus ont la même direction : le sud; le libonotus est le sud-sud-ouest; le leuconotus, le sud-sud-est; le corus marque le nord-ouest; le zephiros n'a pas changé : il indique toujours le vent d'ouest; le sud-ouest s'appelle indifféremment l'africus ou le libs; l'ouest-nord-ouest, le favonius ou le japix; le nord, l'aparctias; le nord-nord-ouest, le circius ou le thrascias; le nord-est, l'aquilon ou le borée.

Pline nous apprend qu'on revenait de l'Inde avec le vulturne, — le sud-est, — mais il a bien soin d'ajouter qu'on remonte la mer Rouge avec l'africus ou l'auster, le vent de sud-ouest ou le vent de sud. Tous ces détails sont exacts et fort bien observés. Dans la partie supérieure du golfe Arabique, en effet, les vents soufflent presque constamment du nord et du nord-ouest. A partir du milieu de

mars et pendant une période d'environ cinquante jours, ils tournent généralement au sud. C'est alors le *kamsin*, le vent brûlant des Arabes, l'auster ou l'africus des Anciens, qui règne. Le docteur Vincent nous fait remarquer, en outre, que les époques indiquées pour l'arrivée dans l'Inde des flottes égyptiennes et pour leur retour en Égypte coïncident parfaitement avec les périodes adoptées pour la même navigation par les flottes du Portugal. Ces flottes apparaissaient sur les côtes de l'Inde en septembre; elles les quittaient d'ordinaire du 8 décembre aux premiers jours de janvier, ayant eu deux mois environ pour disposer de leurs cargaisons.

CHAPITRE VII.

LES COMPTOIRS DE L'INDE.

Maintenant que nous savons comment, au premier siècle de notre ère, on se rendait dans l'Inde, comment aussi on en revenait, il nous sera plus facile d'étudier les opérations commerciales qui se poursuivaient dans ces lointaines contrées.

Dès qu'on a dépassé les bouches de l'Indus, on rencontre un golfe qui s'enfonce vers le nord dans l'intérieur des terres, et dont l'entrée est difficile à distinguer. Ce golfe porte le nom d'Irinon. Il y a le grand et le petit Irinon. C'est ce que nous appelons aujourd'hui le Run, immense nappe d'eau communiquant avec le golfe de Kutch. Les deux Irinons forment une mer marécageuse sillonnée de grands courants et semée de nombreux hauts-fonds qui se prolongent au large. Souvent les vaisseaux, avant d'apercevoir la côte, ont échoué sur ces bancs, ou, portés à terre, y ont péri. Le golfe est dominé

par un promontoire qui part de l'Irinon, se dirige d'abord vers l'est, puis vers le midi, tourne enfin à l'ouest, embrassant ainsi à la fois la baie de Barace et sept îles. Les navires qui atterrissent à l'entrée de ce golfe et prennent le large pour contourner les bancs peuvent gagner le port sains et saufs; ceux, au contraire, qui s'engagent sans précaution dans l'enfoncement de Barace, sont certains de périr. Le courant est, dans ces parages, très-violent, la mer fort agitée et remplie des tourbillons les plus dangereux. Un fond inégal, abrupt sur quelques points, rocheux et tranchant sur d'autres, augmente le péril; les câbles sont promptement coupés ou s'usent lentement si l'on jette l'ancre. L'approche de cette partie de la côte est généralement signalée par la rencontre de grands serpents de couleur noire; les serpents que l'on trouve plus au sud, dans les environs de Barygaza, sont moins grands et d'une couleur verte et dorée.

Que dites-vous de ces remarques pratiques? Quand on n'avait pour se conduire que le flair du marin, tout indice était précieux à saisir. On a vu de nos jours des bricks grecs se rendre en Amérique sans que les capitaines qui les montaient fussent beaucoup plus avancés en fait de science

nautique que les pilotes alexandrins au temps de l'empereur Claude. Les mathématiques ne faussent pas le jugement, comme on l'a prétendu à tort; elles ôtent seulement aux sens cette acuité souvent si remarquable chez le sauvage. J'ai connu plus d'un marin pratique qui ne savait pas même lire et qui, à travers les routes croisées du navire, suivait encore avec une étonnante rectitude le progrès et les déviations de la route : un pilote ipsariote entre autres, un pilote quelque peu pirate, mutilé à ce jeu de la main gauche, a fait tout un hiver, sur un bâtiment que je commandais, son point dans sa tête, sans avoir besoin de recourir aux compas et aux cartes; tout au plus jetait-il de temps en temps un coup d'œil sur la boussole. Quant au loch, il ne s'en inquiétait pas; il lui suffisait de regarder couler l'eau le long du bord pour apprécier avec une admirable précision la vitesse. Je suis convaincu qu'Hippalus ferait encore bonne figure sur nos vaisseaux, et que ses conseils n'y seraient pas, en plus d'une occasion, inutiles. L'aptitude au pilotage se transmet avec le sang comme l'instinct du chien de chasse, et si nous savions tirer parti, ainsi que je l'ai maintes fois conseillé, des dispositions natives des gars de l'île de Sein ou de l'île

d'Ouessant, nous aurions aujourd'hui dans toutes les parties du monde des pilotes qui permettraient à nos commandants de primer de manœuvre, en cas de guerre, l'ennemi qu'il leur faudrait poursuivre ou éviter. Ce sont là des *pia vota;* notre esprit est tourné ailleurs. Je le regrette profondément.

Après la baie de Barace se déploie le golfe de Barygaza et la côte de l'Ariace, où commence, avec le royaume de Mambara, le reste de l'Inde. L'Ariace paraît avoir été la presqu'île de Guzerat; le golfe de Barygaza était le golfe de Cambaye, qui suit immédiatement au midi le golfe de Kutch. La partie intérieure de la province, limitrophe de la Scythie, c'est-à-dire du royaume fondé par les Scythes dans l'Inde, se nomme l'Aberia, peut-être l'ancienne Ophir; la partie maritime porte le nom de Syrastrène. Le pays est fertile en blé, riz, sésame, beurre et carpassum, encore une substance inconnue. On y fabrique des toiles de qualité inférieure avec le coton de l'Inde. Le gros bétail abonde dans l'Aberia; les indigènes y sont de haute taille et noirs de couleur. La ville de Minnagara, — aujourd'hui Indore, sur le chemin qui conduit d'Ougein à la Nerbudda, — ne confondons pas ce Minnagara avec le Minnagara de l'Indus, — est le

chef-lieu du pays. Les toiles fabriquées dans la province sont portées à Barygaza. Il existe encore sur ce point, au dire de l'auteur du *Périple,* des monuments de l'expédition d'Alexandre, des enceintes consacrées, des fondations de camps et de grands puits. Les érudits en doutent; ils n'admettent pas qu'Alexandre ait jamais été aussi loin : l'érudition n'est cependant pas infaillible.

De Barbaricé sur l'Indus au promontoire de Papicé près d'Astacapra, promontoire qui s'élève en face de Barygaza, bâtie sur le rivage, la distance est de trois cents milles. C'est bien là, en effet, l'espace qu'on mesure entre Rechel, localité moderne située à l'embouchure de l'Indus, et le village de Dalewala dans le golfe de Cambaye. Immédiatement après le promontoire Papicé, vous trouverez l'île Bæones, — aujourd'hui l'île Diù de fameuse mémoire. Les Portugais y ont repoussé plus d'un assaut, et don Juan de Castro s'y acquit une gloire immortelle. Dans le fond de la baie débouche un très-grand fleuve appelé, autrefois comme aujourd'hui, le Mahi. Dans sa plus grande dimension, la baie de Bæones a trente milles environ d'étendue. Pour se rendre à Barygaza, il faut laisser l'île Bæones sur la gauche. On se dirige ainsi vers l'em-

bouchure du fleuve de Barygaza, qui portait, au temps de Claude, le nom de Namnadius, appellation à peine défigurée de la Narmâda ou Nerbudda de nos jours.

Le canal qui conduit à Barygaza est étroit, et l'accès en est difficile pour les navires qui arrivent du large. On a quelque peine à ne pas tomber à droite ou à gauche du bon chenal; cependant, sur la gauche, la route est meilleure. A droite, l'entrée même est encombrée par un banc de roche sous l'eau, dont quelques têtes seulement sont visibles. Ce banc, connu sous le nom de Héron, part de la côte sur laquelle est bâti le village de Cammon. A gauche se projette, comme nous l'avons dit plus haut, le promontoire de Papicé qui prend naissance près d'Astacapra. Les abords de ce promontoire ne laissent pas d'être assez dangereux : la marée le contourne, et si elle vous oblige à jeter un pied d'ancre, vos câbles courent grand risque de se couper sur le fond.

Alors même qu'on a pénétré heureusement dans le golfe, il n'est pas aisé de trouver l'entrée du fleuve de Barygaza, car la côte est très-basse, et l'on n'y découvre aucun amer. L'entrée trouvée, il reste encore à éviter les bancs qui obstruent l'embou-

chure et en rendent l'accès fort périlleux. Aussi les pêcheurs indigènes du roi, qui se tiennent d'ordinaire à l'entrée de la baie, ont-ils coutume de se porter au-devant des navires attendus jusqu'à la Syrastrène. Ces pêcheurs montent de longues barques appelées, dans la langue du pays, des trappagas et des cotymbas. Ce sont eux, — sorte de pilotes jurés, — qui se chargent de conduire les vaisseaux étrangers à Barygaza. Leurs barques savent trouver le droit chemin au milieu des bancs et traîner au besoin de mouillage en mouillage les bâtiments qu'elles ont pris à la remorque. Elles appareillent à la marée montante; quand survient le jusant, elles vont jeter l'ancre dans certains replis de la côte où le fond est plus grand et où elles n'ont pas à craindre de demeurer échouées à la marée basse. Barygaza se trouve à trente milles environ de la bouche du fleuve.

Je n'ai point, — que le ciel en soit loué! — à chercher l'emplacement de Barygaza; le savant Muller, s'aidant des travaux de Forbes et de Ritter, m'a épargné ce soin. « Il se trouve aujourd'hui, dit Muller, aux lieux où s'élevait jadis Barygaza, une ville nommée Baroach. Baignant le côté méridional de cette ville, la Nerbudda présente si peu

de profondeur que, sans le secours de la marée montante et du vent du sud-ouest, les petits navires eux-mêmes ne pourraient monter jusqu'à Baroach. Ceux qui ont plus de tirant d'eau ne sauraient réussir, même au moment du plein, à franchir la barre qui obstrue l'entrée du fleuve. Le rivage est très-bas et tout à fait dépouillé d'arbres. A-t-on passé la barre, l'intérieur du golfe offre une navigation bien plus difficile encore à cause des amas de sable qui s'y sont accumulés. Il n'y a que de très-petits bâtiments, appelés *crofts,* que prennent à la remorque des barques très-légères nommées des *gullivats,* auxquels l'intérieur de la baie soit accessible. » — « Les marins qui ne connaissent pas ces parages, écrit à son tour l'auteur du *Périple,* et qui viennent aborder pour la première fois au comptoir de Barygaza, courent de grands risques tant à l'entrée qu'à la sortie. Rien ne peut arrêter l'impétuosité du flot qui monte ou qui descend; les ancres ne résistent pas. Les navires, jetés alors en travers, sont entraînés par la violence de la marée sur les bancs; les vaisseaux de petites dimensions chavirent même quelquefois; ceux qui restent échoués avec le jusant s'inclinent sur le côté, si l'on ne prend soin de les accorer :

ils se remplissent et sont submergés quand le flot revient. La force de la marée, surtout de la marée montante, est telle dans les syzygies, qu'au moment du flot, par la mer la plus calme, les riverains de l'embouchure entendent d'abord un bruit semblable à celui que produiraient les clameurs lointaines d'une armée; puis bientôt le flot fait irruption dans les marais avec un fracas épouvantable. » Le mascaret se comporte-t-il autrement à Caudebec? J'incline à croire que le phénomène ne se représentait pas avec cette violence dans toutes les marées de pleine ou de nouvelle lune.

N'y avait-il pas de quoi décourager les marins les plus entreprenants? Faire une traversée de plus de mille six cents milles sur une mer orageuse, sous des cieux inconnus, hors de vue de toute terre pendant trente ou quarante jours, et avoir tant de chances de faire naufrage au port! Le triple airain n'y suffisait pas; il fallait pour s'exposer de gaieté de cœur à tant de risques avoir la soif du gain portée à un excès que nos sociétés modernes ne connaissent peut-être pas. Les marchandises que l'on rapportait en Égypte se revendaient, nous apprend Pline, au centuple. C'était juste, et l'on comprend que le marchand, malgré tous ces profits, ait quelquefois

comparé avec une envie secrète son sort à celui du soldat : « Pour le soldat, se disait-il, la mort ou la victoire est l'affaire d'un instant; pour nous, la lutte et la responsabilité sont de tous les jours. » J'ai connu beaucoup de soldats (et des plus intrépides) qui jugeaient ainsi de notre existence; ils nous accordaient même d'acquérir à ce rude métier des qualités très-propres au commandement.

Dans l'intérieur du pays de Barygaza, on compte plusieurs peuplades distinctes : des Aratriens, des Arachosiens et des Gandaréens. Au delà, se trouve la Peucélaotide, dans laquelle Alexandre fonda Bucéphalie; plus loin encore habite la nation belliqueuse des Bactriens constitués en royaume. C'est de la Bactriane que partit Alexandre, « quand il pénétra jusqu'au Gange », laissant de côté Limyrice et la partie méridionale de l'Inde. Des drachmes antiques sont encore aujourd'hui en circulation à Barygaza : ces drachmes portent gravés en lettres grecques les noms d'Appollodote et de Ménandre.

Si ces renseignements ne nous étaient donnés par un marin illettré, il faudrait ajouter un chapitre à Quinte-Curce. Il est fort probable que l'auteur du *Périple* avait étudié l'histoire un peu à la légère :

Alexandre et les Séleucides se seront mêlés dans sa cervelle, et je ne le citerai pas comme une autorité. Nous autres marins, nous quittons rarement le littoral; ce que nous racontons des pays où le flot nous jette n'a vraiment de valeur que pour la zone circonscrite où nous pouvons invoquer le témoignage de nos yeux. L'auteur du *Périple* nous transmet ce que ses clients du bord de la mer lui ont raconté; il n'est pas étonnant qu'à beaucoup de vérités il ait joint involontairement quelques fables.

« Dans la partie orientale de la province de Barygaza, dit-il, on trouve la ville d'Ozène, qui fut jadis résidence royale. » Faut-il, avec Muller, reconnaître dans Ozène la ville moderne d'Ougein, où, en l'année 56 avant Jésus-Christ, le vainqueur des Saces, le roi Vicramâditja, fixa sa résidence? La chose n'est pas impossible, ne fût-ce que pour la conformité des noms. Ce qui est certain, c'est que la majeure partie des produits exportés de Barygaza, — onyx et vases de porcelaine, mousselines et madras, indiennes ordinaires, ivoire, soie, cachou et poivre long, — venaient de l'intérieur et en majeure partie d'Ozène. Le nard y arrivait par la Peucélaotide « des pays les plus extravagants » :

de Cattyburina, de Patropapiga, de Cabalita, où l'érudition allemande croit reconnaître Caboul. On en recevait aussi de la Scythie adjacente. Par la même voie descendaient à la côte le *costus* et le *bdellium*.

Qu'importait-on à Barygaza pour payer ces trésors? On importait du vin d'Italie, de Laodicée, et d'Arabie, du cuivre, de l'étain, du plomb, du corail, des topazes, des vêtements unis ou nuancés de tout genre, des ceintures à trame variée, des coussins, du styrax, du mélilot, du verre grossier, du réalgar, de l'antimoine, des monnaies d'or et d'argent, dont l'échange avec le numéraire du pays est assez lucratif, enfin quelques parfums, mais non pas des parfums de grand prix. Sous le nom de tribut, on envoyait au roi des vases précieux d'argent, des instruments de musique, de belles jeunes filles pour lui servir de concubines, du vin de choix, des vêtements unis, somptueux cependant, et des parfums délicats.

La côte qui suit Barygaza s'étend du nord au sud; on l'appelle la côte de Dachinabade : c'est aujourd'hui le Dekkan. « Dachanus, remarque l'auteur du *Périple,* signifie dans la langue du pays le midi. » A l'intérieur, on rencontre de nombreux déserts,

de hautes montagnes, des bêtes fauves de tout genre : panthères, tigres, éléphants, serpents d'une immense grandeur, hyènes, cynocéphales. De la côte jusqu'au Gange sont répandues des populations très-nombreuses. A vingt journées de marche de Barygaza, du côté du midi, existe un marché fameux : le marché de Pæthana, et, dix journées plus loin encore, une autre ville, très-grande, appelée Tagara. Pæthana, s'il en faut croire Muller, est aujourd'hui Pythan, sur le Godaveri, près d'Ahmednagara. Tagara serait peut-être Deoghir, ville florissante jusqu'en l'année 1293 et dont on peut retrouver les débris près de Doulatabad, non loin d'Élore, si célèbre par les majestueuses ruines de ses temples. De Pæthana et de Tagara, on apporte à Barygaza, sur des chars et par des chemins très-difficiles, les marchandises de la Dachinabade : de Pæthana viennent les onyx, de Tagara les indiennes et les mousselines.

De Barygaza, si l'on continue de descendre la côte, on compte sept cents milles jusqu'à Limyrice, que Muller, malgré une certaine discordance dans les distances, voudrait reconnaître dans la localité moderne d'Honore, par 14° 16′ de latitude, à peu près à mi-chemin de Bombay à Calicut. Quant à

Calicut, située à trois degrés plus bas, ce serait peut-être cette ville d'Ægialum que l'auteur du *Périple* se borne à mentionner, en disant simplement : « De Limyrice à Ægialum, la route est encore assez longue. » Sur cet espace de sept cents milles, il existe au-dessous de Barygaza des comptoirs de moindre importance : Suppara, *le beau rivage* en indien, aujourd'hui Surate, à l'entrée du golfe de Cambaye ; Calliena, aujourd'hui Calliani, non loin de Bombay, « ville, dit l'auteur du *Périple,* qui, au temps de Saragana l'Ancien, fut un grand entrepôt. Quand cette ville tomba au pouvoir de Sandanes, elle perdit beaucoup de son importance. Si le hasard y conduit des navires grecs, on les amène sous bonne garde à Barygaza. »

Après Calliena, on trouve encore de nombreux marchés : Samylla, aujourd'hui Maundvi ou Choul, sur la rivière de Koundoulika ; Mandagora, aujourd'hui Radjapour ; Palæpatmæ, aujourd'hui Bancut ; Melizigara, que Pline appelle Sigerus et que nous nommons Djyghur ; Byzance, qui correspond au port de Viziadrug ou Geriah ; Toparus, auquel a succédé Dewgurh ; Tyrannoboas, sur l'emplacement qu'occupe maintenant Bugmuntjur. Pas une rivière débouchant à la côte qui n'ait à la fois son port et

son comptoir. Plus au midi encore, vous trouverez les îles Sesecriænæ, groupe à la hauteur de Malwan, dont l'îlot principal porte de nos jours le nom de Singi-Drog; puis viennent les îles des Ægidiens, qui ne peuvent avoir été que les îles Vingorla ou îles Brûlées; vous arrivez enfin à l'île des Cænites, située en face de la presqu'île du même nom : sur cette presqu'île s'élève aujourd'hui la ville de Murmagoa; l'île des Cænites est incontestablement l'île Saint-George; nous sommes à l'entrée de la baie de Goa.

Les restitutions sont faciles dans ces pays où rien ne se transforme; l'immobile Orient est fait pour la joie des érudits. La côte de Limyrice que nous allons aborder ne nous réserve pas de moindres satisfactions que le littoral de la Dachinabade. Voici d'abord Naura, dont le nom à peine altéré se retrouve dans Honore; Tyndis, que nous nommerions aujourd'hui Koundapour; Muziris, devenue dans la suite des siècles Molky ou Mangalore; Nelcynda, « aujourd'hui, dit Muller, Nelisseram ». C'est à Muziris et à Nelcynda que se faisait, au temps de l'auteur du *Périple,* le principal commerce.

Tyndis, grand bourg maritime, fait partie des États de Ceprobotra, roi de la province de Kerala;

Muziris appartient au même royaume. L'importance de Muziris lui vient de l'affluence des vaisseaux qui y sont expédiés de l'Ariace et des navires grecs qui y arrivent d'Égypte. Cette ville est située sur le bord d'un fleuve, à cinquante milles de Tyndis, en suivant le fleuve et le littoral; elle est à deux milles de l'embouchure du cours d'eau qui la baigne. Par le fleuve et la mer, Nelcynda n'est également qu'à cinquante milles de Muziris; elle dépend cependant d'un autre roi, de Pandion. On l'a, comme Muziris, bâtie sur le bord d'une rivière, à douze milles environ de la mer. Une autre ville est assise à l'embouchure même : c'est le bourg de Bacaré, — aujourd'hui Markari. — Les navires s'arrêtent à Bacaré, avant de prendre le large : ils mouillent sur cette rade pour y embarquer leur chargement, parce que la rivière de Nelcynda est, à son entrée, tout encombrée de bancs au milieu desquels la navigation est fort dangereuse. On reconnaît ici, comme sur les autres points de la côte, l'approche de la terre à la rencontre de serpents, noirs aussi, mais moins grands que ceux de la côte septentrionale : ces serpents ont la tête du dragon et l'œil injecté de sang.

On fréquente ces divers marchés avec de grands

navires, à cause du volume et de la quantité des marchandises qu'on en exporte : poivre et malabathron, — nous verrons plus loin que le malabathron devait être du thé, — de l'argent monnayé, des topazes, quelques vêtements unis, d'autres à plusieurs trames, de l'antimoine, du corail, du verre grossier, du cuivre, de l'étain, du plomb, un peu de vin, la quantité seulement qu'on en peut vendre à Barygaza, du réalgar, de l'arsenic, du blé pour la nourriture des matelots, car le blé ne saurait être dans ces parages un objet de commerce. Le poivre qu'on trouve dans ces comptoirs vient de Cottonara, — aujourd'hui Cochin, — le seul pays de la côte qui en produise. On y apporte aussi beaucoup de perles, de l'ivoire, des étoffes de Chine, du nard des bords du Gange, du malabathron de l'intérieur, des pierres précieuses, — diamants, améthystes, — de l'écaille de tortue, venant de l'île Chrysé ou de l'archipel placé en avant de la côte de Limyrice.

Pour atteindre la partie de l'Inde que nous venons de décrire, il convient de partir d'Égypte vers le mois de juillet. Après Bacaré, le mont Pyrrhus ou Rufus s'étend vers une autre contrée appelée Paralia : en réalité, la côte méridionale

tourne brusquement à l'est et au nord. Là se trouve une pêcherie de perles appartenant au roi Pandion; là aussi est située une ville du nom de Colchos. — Le premier endroit qu'on rencontre sur ce territoire se nomme Balita, — aujourd'hui Marpoly, selon Mannert, un peu au nord d'Auzenga. — Balita possède un bon mouillage et un bourg maritime. Après Balita se présentent le promontoire et le port Comari, dont le nom à peine altéré se retrouve de nos jours dans celui de cap Comorin : à Comari viennent faire leurs ablutions et se consacrer au célibat les hommes et les femmes qui veulent donner à leur vie un caractère de sainteté. La déesse Kumari, l'épouse de Siva, s'est arrêtée en ce lieu et s'y est baignée.

De Comari, en se dirigeant vers le nord, la terre s'étend jusqu'à Colchos, où se trouve, nous l'avons déjà dit, une pêcherie de perles. Des condamnés sont chargés de ce travail; la pêcherie appartient au roi Pandion. Après Colchos, la côte forme un golfe. Dans l'intérieur, se trouve un endroit nommé Argali, où sont percées et enfilées les perles qu'on recueille à l'île d'Héliodore. Que pourrait être cette île d'Héliodore, sinon l'île Manaar ou l'île Rameseram, qui, par le pont d'Adam, rattachent l'île de

Ceylan au grand continent indien? On exporte d'Argali des tuniques brodées de perles que l'on nomme des ébargaritides.

Les vaisseaux d'Alexandrie ne dépassaient probablement pas l'île Manaar; mais le faible tirant d'eau des barques indigènes, des vaisseaux de Limyrice et de Barygaza, leur permettait de passer entre l'île de Ceylan, — ou plus exactement entre l'île Rameseram, — et la terre ferme, pour aller visiter la côte de Coromandel et la côte de Golconde. Parmi les marchés et les mouillages que fréquentaient les navires indiens, il faut citer : Camara, — aujourd'hui Karikal; — Poduca, très-probablement Pondichéry; Sopatma, vraisemblablement Madras. Pour cette navigation, il avait fallu adopter un modèle de construction tout spécial. Les sangaras se composaient de deux grandes pirogues liées ensemble et pouvaient contenir de cent à cent cinquante hommes; les colandiophonta, destinés à pousser jusqu'à Chrysé et jusqu'à l'embouchure du Gange, avaient des dimensions beaucoup plus considérables. Marco Polo et Nicolo di Conti les ont retrouvés au moyen âge. Les doubles pirogues remontaient en suivant la côte occidentale de l'Inde, jusqu'à Limyrice.

Au delà de Camara, de Poduca et de Sopatma, l'auteur du *Périple* n'a plus que des notions vagues : ces notions méritent cependant, telles qu'il nous les offre, d'être reproduites. « Dans les environs de la région suivante, dit-il, quand déjà la route se dirige vers l'est, on rencontre en pleine mer l'île Palæsimundu, qui court de l'ouest à l'est; les Anciens, — c'est-à-dire Onésicrite, — appelaient cette île Taprobane. La partie septentrionale est à une journée de navigation du continent indien; la partie méridionale se dirige peu à peu vers l'ouest et finit par se trouver en face de la côte de l'Azanie. L'île produit du poivre, des pierres précieuses, des indiennes, de l'écaille de tortue. » Bien que la description géographique laisse à désirer, vous avez sans doute reconnu Ceylan.

Dans ces mêmes parages s'étend, sur un long espace, la province de Masalia, — aujourd'hui Masulipatam, dans l'ancien royaume de Golconde, — contrée où il se fabrique une grande quantité de tissus. Le navigateur qui se dirige ensuite vers l'est pour traverser le golfe rencontre d'abord la Désarène, pays qui nourrit des éléphants. « On sait, dit l'auteur du *Périple,* que les Indiens donnent à l'éléphant le nom de *désare.* » La côte

se redresse un peu plus loin au nord : là vivent de nombreuses peuplades barbares, et parmi elles les Cirrhades, race farouche au nez écrasé; là aussi se rencontrent les Bargyses, les hippioprosopes ou macroprosopes, — c'est-à-dire au long visage ou au visage de cheval. — On croit ces populations anthropophages.

Dépassez cette portion de côte : si vous faites de nouveau route à l'est, ayant l'Océan à droite et la terre à gauche, vous trouverez, en venant du large, le Gange, et, près du Gange, la dernière contrée de l'Orient, Chrysé ou l'île d'Or. Au temps du géographe Ptolémée, c'est-à-dire au deuxième siècle de notre ère, cent vingt ou cent trente ans après le règne de Claude, le progrès des connaissances géographiques avait appris aux Romains que Chrysé était une presqu'île. Dans les environs de Chrysé coule le Gange, le plus grand fleuve de l'Inde, qui a, comme le Nil, ses crues périodiques. Sur les bords du Gange il existe un marché, — aujourd'hui Dulispour, — auquel l'antiquité avait donné le nom du fleuve. De ce marché s'exportent du malabathron, du nard gangétique, du poivre, de très-belles indiennes appelées également gangétiques. On assure, en outre, qu'il existe dans cette pro-

vince des mines d'or et une sorte de monnaie d'or connue sons le nom de *caltis*.

Non loin du Gange se trouve cette île Chrysé que nous avons déjà mentionnée. C'est la dernière partie du monde habité du côté du Levant : Chrysé est située aux lieux d'où le soleil se lève. Il n'est pas un marché de la mer Érythrée qui fournisse d'aussi belle écaille. L'empire des Birmans et la presqu'île de Malacca étaient compris dans cette dénomination générale d'île Chrysé, qui devint, un peu plus tard, la Chersonèse d'Or.

Après Chrysé, se déploie vers le nord la mer extérieure, qui se termine au rivage des Thines. Dans l'intérieur des terres existe une très-grande ville, la ville de Thinæ. L'analogie des noms nous permettra-t-elle de reconnaître ici la capitale du Chen-Si et de retrouver dans la ville de Thinæ la ville chinoise de Tsin? Les érudits se sont en général rangés à cette opinion, et je la crois, pour ma part, très plausible. « C'est de Thinæ, dit l'auteur du *Périple,* que viennent la laine, le fil et la mousseline de Chine qui sont apportés : à Barygaza par la voie de terre à travers la Bactriane; à Limyrice par le Gange. » Il n'est pas facile d'arriver dans le pays des Thines; bien peu de voyageurs y sont

parvenus. Cette contrée, en effet, est située sous la petite Ourse; elle confine, dit-on, par sa côte opposée au Pont-Euxin et à la mer Caspienne, près de laquelle se trouve le Palus-Méotide, qui se jette dans l'Océan. Chaque année, se présente sur les frontières des Thines une race d'hommes au corps chétif, à la face large, d'humeur douce, semblables à des bêtes sauvages. On appelle ces tribus errantes des Sésates. Les Sésates émigrent avec leurs femmes et leurs enfants, portant de grands paniers remplis de feuilles assez semblables à celles de la vigne. Ils demeurent pendant quelques jours sur la frontière qui leur est commune avec les Thines, font grande fête, couchés sur leurs paniers, puis ils s'enfoncent de nouveau dans l'intérieur et retournent chez eux. Les habitants de la contrée des Thines attendent le départ des Sésates et viennent alors ramasser les corbeilles abandonnées. Avec des roseaux qu'ils appellent des pètres, ils fabriquent des tamis à travers lesquels ils passent, après les avoir pliées et roulées, les feuilles apportées par les Sésates. On recueille ainsi trois espèces de feuilles : les plus grandes fournissent le malabathrum hadrosphærum, nous dirions aujourd'hui le thé souchong; les moyennes, le mesophærum,

très-probablement le thé péko; les plus petites, le microphærum, thé vert, thé impérial ou thé poudre à canon. Ces trois sortes de malabathrum sont ensuite apportées dans l'Inde par ceux qui les ont fabriquées.

Les contrées qui suivent le pays des Thines, soit à cause des tempêtes trop fréquentes qui les dévastent, soit à cause des froids extrêmes qui y règnent et qui en rendent l'accès affreusement difficile, n'ont jamais pu être explorées.

Quel singulier mélange d'erreurs et de vérités nous offre ce *Périple!* Convenons-en pourtant; sans ce témoignage dérobé au grand naufrage qui a englouti tant de documents précieux, aurions-nous soupçonné le commerce des Romains d'avoir pris une telle extension? Que de siècles il faudra pour que nous revoyions ces parages où les flottes d'Alexandrie allaient chaque année aborder! Grâce à Hippalus et à Claude, Alexandrie devint bientôt la seconde ville de l'empire, la première peut-être sous le rapport de la richesse, du commerce et de la prospérité. Le poivre, à dater de ce moment, se paya moins cher; la soie continua de demeurer une marchandise des plus rares : sous le règne d'Aurélien, la livre de soie équivalait encore à une

livre d'or. C'est que la soie venait de Chine, et que les Européens n'abordèrent sur les côtes du Céleste Empire qu'en l'an 1514 de notre ère, lorsque Perez de Andrada conduisit le premier vaisseau portugais à Macao.

CHAPITRE VIII.

LE COMMERCE DE L'INDE QUATRE CENTS ANS APRÈS HIPPALUS. — FAUT-IL FAIRE HONNEUR AUX CHINOIS DE L'INVENTION DE LA BOUSSOLE?

Le commerce de l'Égypte avec l'extrême Orient avait pris, durant les premiers siècles de l'empire romain, un immense développement. Lorsque, en l'année 409 de notre ère, Alaric vint mettre le siége devant Rome, ce furent les denrées de l'Inde qui payèrent en partie la rançon de la ville éternelle : Rome livra au vainqueur, outre une énorme somme en or et en argent, quatre mille robes de soie et trois mille livres de poivre. Si Rome, abandonnée par la majeure partie de ses habitants, par les familles patriciennes surtout qui avaient suivi le premier empereur chrétien à Byzance, si Rome, réduite à une population de un million deux cent mille âmes, pouvait regorger à ce point de soieries et d'épices, quelle profusion de produits orien-

taux n'eût-on pas rencontrée dans la nouvelle capitale assise par Constantin sur les rives du Bosphore! Constantinople dictait encore, à cette époque, des lois à l'Égypte; elle continua de lui en dicter, de l'année 364 à l'année 616 : Rome ne recevait probablement que par l'entremise de sa puissante rivale les richesses qui payèrent la retraite d'Alaric.

Il est bien avéré aujourd'hui qu'au cours du cinquième et du sixième siècle de notre ère, des relations incessantes existaient entre les ports de la mer Érythrée et les côtes de l'Inde. Qui n'a entendu parler de cette communauté chrétienne que les Portugais retrouvèrent, en l'année 1503, sur le littoral où ils s'imaginaient apporter les premiers la connaissance du Christ et de son évangile? Les archevêques de Goa essayèrent en vain de convertir à leur foi épurée ces vieux croyants qui s'obstinaient à ne vouloir reconnaître pour chef que le patriarche de Babylone. Évangélisés, disaient-ils, par saint Thomas, ils prétendaient demeurer fidèles aux sentiments de Nestorius. « Saint Pierre, répondaient-ils aux docteurs qui s'efforçaient de les arracher à leur hérésie, est le chef de l'église de Rome; saint Thomas est le chef de la nôtre. » Ils résistèrent si bien, qu'ils en ont gardé, dans l'his-

toire ecclésiastique de l'Inde, le nom de *chrétiens de saint Thomas.*

S'il en faut croire Voltaire, qui a malheureusement négligé de nous apprendre où il avait puisé ce renseignement, les brebis égarées que l'archevêque de Goa ne réussit que bien rarement à ramener et encore moins à retenir au bercail, n'avaient absolument aucun titre à se couvrir du grand nom de l'apôtre des Indes. Un marchand de Syrie, nommé Mar Thomas, s'étant, au dire du sceptique historien, établi sur les côtes de Malabar avec sa famille et ses facteurs, y aurait laissé, — probablement vers le sixième siècle, — sa religion, qui était le nestorianisme. Tavernier, le plus exact des voyageurs du dix-septième siècle, nous apprend cependant que Mar Thomas signifie *saint Thomas*, comme Mar Jacob signifie *saint Jacques*. J'ai consulté à ce sujet des orientalistes, — M. Berger entre autres, — et voici ce qui m'a été répondu : « *Mar*, — Seigneur en syriaque, — est le titre honorifique que l'on joint d'habitude au nom de Dieu et de Jésus, et aussi à celui des saints. *Mar Thomas, Mar Jacob :* notre seigneur Thomas, notre seigneur Jacques. » Voltaire en savait probablement aussi long à ce sujet que Tavernier et les orienta-

listes, mais il était certes bien capable de ne pas respecter la marchandise neutre quand il la rencontrait sous pavillon ennemi [1].

C'est au sixième siècle également, vers l'année 547, que Cosmas, ce moine qui fut longtemps marchand et voyageur, avant de se résoudre à embrasser la vie monastique, entreprend de décrire la structure du monde. Cosmas s'opiniâtre à prendre à la lettre le texte plus ou moins bien compris des saintes Écritures, et fait à son insu reculer pour des siècles la science géographique au delà des limites qu'elle avait atteintes du vivant même d'Hérodote. La *Topographie chrétienne*, je ne le conteste pas, est un tissu d'erreurs, mais la description de la Taprobane, « que les Indiens nomment *Sieledica* », nous apprend de la façon la plus irréfutable qu'au temps de Justinien, les vaisseaux d'Alexandrie ne se contentaient pas de visiter régulièrement, chaque année, l'embouchure de l'Indus et le golfe de Cambaye; ils allaient aborder tout droit à Ceylan. « Plus loin, écrit Cosmas, le premier géographe qui nous ait parlé clairement des Moluques, est le pays qui produit le girofle; puis

[1] Voyez, dans la *Revue des Deux Mondes* du 1er juillet 1884, la *Légende de Krichna*.

vient Sina, d'où s'exporte la soie. Au delà de Sina, il n'existe nulle terre, car l'Océan entoure Sina du côté de l'Orient. »

Cosmas n'ignore pas que pour arriver à Ceylan, il faut traverser l'archipel des Maldives. « Siele-diva, dit-il, est un immense entrepôt commercial; elle est précédée d'autres îles, peu étendues sans doute, en revanche innombrables et très-rapprochées les unes des autres. Sur tous ces îlots on trouve de l'eau douce et des cocos, — *karua Indica,* — des noix indiennes. »

Deux princes se partageaient l'empire de Ceylan : l'un régnait sur l'intérieur montagneux de l'île; l'autre occupait les côtes. Le port de Trinquemalé lui appartenait, et ce port était alors le grand entrepôt du commerce encore mystérieux de l'extrême Orient. Les Indiens et les Chinois trouvaient avantageux de s'y rencontrer pour échanger leurs produits; les marchands d'Alexandrie eux-mêmes osaient y conduire, dans la saison favorable, leurs vaisseaux. La traversée sans doute était périlleuse : ne valait-il pas mieux cependant en courir les risques que d'aller aux foires de l'Arménie ou à celle de Nisibis acheter de seconde main ces écheveaux de soie grége et ces précieuses soieries

que les marchands de Bokhara et de Samarkand, les seuls qui fussent, par terre, en relations directes avec les marchands du Chensi, avaient déjà revendus aux sujets du roi de Perse, non sans en tirer naturellement un premier profit? Par la voie maritime, le gain était tout entier, sans partage, pour l'armateur qui se chargeait d'approvisionner le marché romain; il n'en restait rien ou du moins peu de chose entre les doigts crochus des intermédiaires. Quand la livre de soie se payait, à Byzance et à Rome, douze onces d'or, on s'explique facilement que, du jour où la route directe vers la nouvelle Colchide fut ouverte, il n'ait pas manqué, en dépit de tous les risques à courir, de gens audacieux pour s'y précipiter.

Sous le règne de Justinien, et plus encore sous celui de son successeur, la soie devient tout à coup une marchandise européenne ; deux moines persans sont arrivés de Nankin à Byzance, portant des œufs de vers à soie cachés dans une canne de bambou : les fabriques du Péloponèse rivalisent maintenant avec celles de la Chine; l'intérêt du lointain voyage se trouve brusquement diminué de moitié. Il est très-probable qu'à partir de cette époque, le commerce maritime de l'Inde éprouva un ralentis-

sement sensible. Néanmoins, quand l'Égypte fut soustraite à la domination romaine, j'inclinerais fort à croire que les Arabes y trouvèrent et y recueillirent les procédés de navigation qui, après avoir éclairé la route d'Hippalus, devaient, dix-sept ou dix-huit siècles plus tard, frayer la voie à Vasco de Gama.

Telle était déjà, en 1642, l'opinion du Révérend Père Fournier : « Un chacun sait, dit-il, que Vasque de Gama, après avoir doublé le cap de Bonne-Espérance, et entré, le premier des Européens de ce siècle dernier, par ce chemin dans l'Océan oriental, trouva que les pilotes de ces mers se servaient très-sagement et des cartes marines et des aiguilles aimantées.

« Les boussoles de Chine, dont ils usent encore de présent dans leurs *joncos,* ne sont qu'un médiocre vaisseau plein d'eau, sur laquelle ils font flotter un petit triangle de fil de fer touché d'aimant, soutenu d'un peu de liége[1]... Mais, de grâce, qui pourrait de présent plus disertement décrire une

[1] Cet embryon de boussole, qui portait chez nous le nom de *calamite,* fut connu, prétend-on, des Chinois vers le deuxième siècle de l'ère chrétienne ; mais déjà Hippalus avait traversé l'océan Indien.

boussole qu'a fait Plaute, dans son *Mercator*, en ces termes :

Huc secundus ventus nunc est, cape modo versoriam,
Hec Favonius serenu'st, isteic Auster imbricus;
Hic facit tranquillitatem, hic omnes fluctus conciet.

...Si nous voulions décrire une rose de vents, nous ne pourrions nous servir de paroles plus significatives, ni l'appeler plus proprement que du nom de *versoria*. »

On sait que la rose des vents est un carton, ou plutôt une lame de talc recouverte d'un papier sur lequel sont tracées les trente-deux aires de vent. Sous ce plateau est fixée l'aiguille aimantée dont l'axe doit se confondre avec la ligne nord et sud. L'aiguille repose sur un pivot : écartez-la du nord, l'attraction qui la tient invisiblement en bride la ramènera soudain, avec le cercle gradué qu'elle supporte, dans la direction du pôle. Malheureusement, le grand Dictionnaire du docteur Guillaume Freund n'est pas de l'avis du Père Fournier. Pour le docteur allemand, *versoria* ou *vorsoria* signifie simplement « l'action de se retourner ». — « *Versoriam facere*, revenir sur ses pas; — *cape vorsoriam*, vire de bord. » *Versoria* serait, selon d'au-

tres, le nom d'un cordage servant à porter la voile d'un bord à l'autre. Le Père Fournier avait prévu l'objection : « Il me semble, disait-il, que la chose est si claire qu'elle ne peut permettre qu'on la gauchisse, comme font ceux qui rapportent ce mot de *versoria* à une corde, ou bien au gouvernail, comme si *funis* ou *clavus* étaient du féminin genre. »

Puisque nous avons entamé ce procès, donnons-nous la satisfaction de l'instruire plus à fond. Commençons avant tout par rétablir le texte exact de Plaute (*le Marchand,* acte V, scène II) :

Si huc item properas, ut istuc properes, facies rectius,
Huc secundus ventus nunc est, *cape modo vorsoriam.*
Heic Favonius serenu'st, isteic Auster imbricus :
Hic facit tranquillitatem, iste omnes fluctus conciet.
Recipe te ad terram, Charine, huc : non ex adverso vides
Nimbus ut ater imberque instat? Aspicias nunc ad sinistram,
Cœlum ut est splendore plenum ex adverso vides.

Ni M. Naudet, en 1836, ni M. Alphonse François, en 1844, n'ont voulu voir dans la *versoria* une rose des vents. Le premier traduit ainsi le passage cité par le savant Jésuite : « Au lieu d'aller si vite par là, tu feras mieux de venir ici en toute hâte. Le vent favorable souffle de ce côté :

tu n'as qu'à virer la voile. Ici le zéphyr, là les autans orageux. L'un apporte le calme, les autres soulèveront toutes les vagues. Reviens ici prendre terre, Charin. Ne vois-tu pas devant toi les noirs nuages et la pluie qui menacent? Regarde à gauche; quelle sérénité dans le ciel! » Plaçons en regard la traduction de M. Alphonse François, reproduite en 1855 dans la Collection des auteurs latins publiée sous la direction de M. Nisard, nous ne trouverons pas davantage d'encouragement à nous ranger à l'interprétation du Père Fournier. Voici la version de M. François : « Au lieu d'aller si vite par là, tu feras mieux de venir promptement par ici. Un vent propice souffle de ce côté, *tu n'as qu'à tourner la voile.* » Le Père Fournier voudrait qu'on traduisît : *Tu n'as qu'à consulter la boussole.*

Entre nous, je ne crois pas que l'aumônier de l'archevêque de Sourdis ait précisément « frappé le clou sur la tête » ; mais il est bien amusant et bien ingénieux. « De tout ceci je conclus, écrit-il en terminant, que la boussole n'est une invention de ces derniers siècles, et que bien que notre Guiot de Provins (Guiot ou Guyot était né à Provins vers l'année 1150) soit l'auteur le plus ancien qui en

parle nettement, j'en mets l'invention entre les choses que nous avons par tradition, sans que nous sachions à qui nous en sommes obligés. » Ajoutez que l'aimant, cette pierre que décrit si bien Claudien, à laquelle « le fer donne la vie : *ex ferro meruit vitam* », se trouve en abondance sur les côtes d'Arabie et dans les îles de l'archipel grec, « spécialement, remarque le savant auteur que nous ne nous lassons pas de citer, en l'île de Serpho, où on vous en présentera des poches entières à fort vil prix ». Rien d'étonnant dès lors que les Grecs et les Phéniciens aient constaté les propriétés d'une pierre qu'ils rencontraient si souvent sur leur chemin.

Les Grecs et les Phéniciens s'aperçurent-ils avant les Chinois qu'on pouvait communiquer la direction polaire à une aiguille d'acier par le simple frottement d'un caillou noirâtre? C'est là ce que le Père Fournier aurait dû s'occuper, avant tout, d'établir. Longtemps on voulut faire honneur de l'invention au quatorzième siècle et à un pilote d'Amalfi nommé Flavio Gioia; d'autres préféraient y voir une importation étrangère : Marco Polo aurait, suivant eux, rapporté, en 1295, ce secret de son voyage en Chine. Les vers qu'un ménétrier,

touché de la grâce et devenu religieux sur ses vieux jours, chantait, dès la fin du douzième siècle, aux moines de Cîteaux pour déplorer les compétitions auxquelles le Saint-Siége était alors en proie, nous obligent à reporter beaucoup plus haut l'époque où l'on mit à profit dans la Méditerranée la vertu « de la pierre laide et brunière ».

« Les mariniers, dit Guiot, en ont touché une aiguille et ont couché cette aiguille en un festu; puis ils l'ont mise dans un vase rempli d'eau où le festu la fait surnager. La pointe à l'instant se tourne vers l'étoile qui jamais ne se meut. »

Molt est l'estoile et belle et claire.
Tel devroit être notre père.

Hélas! c'est l'heure funeste des antipapes, et jamais « *notre père l'apostoile* » n'a moins ressemblé « à l'étoile qui ne se meut pas ».

En 1272, Raymond Lulle, dans son ouvrage intitulé : *De contemplatione*[1], nous parle de la miraculeuse aiguille portée par un festu comme d'un instrument qu'il n'a pas besoin de décrire, le sup-

[1] Raymond Lulle. — *Ars magna. Barchinone impressum per Petrum Posa complectumque anno Domini MD primo decimo mensis aprilis, die sabato Santo.*

posant connu de la majeure partie de ses contemporains : « *Sicut acus*, dit-il, *per naturam vertitur ad septentrionem, dum sit tacta a magnete, ita.....* » La comparaison lui sourit, car il y revient encore un peu plus loin : « *Sicut acus nautica dirigit marinarios in sua navigatione, ita.....* » Raymond Lulle a donc eu connaissance de l'aiguille aimantée et de la calamite, dès l'année 1272 : il semble, en revanche, en l'année 1308, lorsqu'il écrit au couvent de Santo Domingo de Pise le traité qui porte pour titre : *Ars generalis,* ignorer complétement l'existence de la boussole et de la rose des vents qu'on prétend avoir été inventées et décrites, en l'année 1302, par le pilote d'Amalfi, Flavio Gioia.

Un savant écrivain espagnol, don Antonio de Capmany y Monpalau, jetait, en 1782, des lueurs précieuses sur cette seconde partie de la question. Il rappelait fort à propos que la chronique de don Pedro Niño, comte de Buelna, chevalier qui promena glorieusement sur les mers l'étendard de Castille, contient en 1403 ce passage remarquable : « *Partieron las galeras del Conde de la Isla de la Alhavina en Berberia..... Los mercantes concertaron sus brúxulas cebadas con la piedra Imán; abrieron las cartas de navegar, é comenzaron á*

puntar é compasar. » C'est peut-être la première fois que se trouve constaté d'une façon positive et authentique l'usage de la boussole sur des navires de mer.

Avant l'année 1419, les archives de Castille, aussi bien que celles de Catalogne et d'Aragon, restent muettes sur le sujet qui nous occupe. L'inventaire de tous les agrès et ustensiles embarqués sur une nef à trois ponts qui fut armée en 1331 à Barcelone, pour faire la guerre aux Génois, ne parle ni de boussole, ni d'aiguille aimantée, ni de rien qui ait trait à cette importante découverte; les inventaires du roi don Pedro IV d'Aragon, en 1364, n'en disent pas davantage. En 1419, seulement, au moment où le roi don Alphonse V se prépare à passer en Italie, vous trouverez sur la liste des objets d'armement mention expresse de l'embarquement d'une ou de plusieurs boussoles. En 1506, Ferdinand le Catholique en munit les galères qui vont le conduire à Naples; en 1534, Charles-Quint en octroie à la flotte qui s'arme à Barcelone pour la conquête de Tunis.

« De tout ce qui précède, conclut en se résumant don Antonio de Capmany, il résulte que la boussole se trouve pour la première fois nommée comme

ayant figuré à bord des vaisseaux de Castille, en l'année 1403; que pour les vaisseaux d'Aragon, il faut retarder ce moment jusqu'à l'année 1419. Quant aux Portugais, ils employèrent certainement la boussole, dès l'année 1415, alors qu'ils commencèrent leurs grandes découvertes sur la côte d'Afrique. Le mot de *boussole* vient évidemment de l'italien *bossolo,* qui signifie : boîte. La rose des vents, où la fleur de lys indique chez toutes les nations le nord, semblerait annoncer une origine française; cependant Gioia, qui était Napolitain, a fort bien pu emprunter cet indice à la couronne de Naples : dès l'année 1266 régnait, à Naples, la branche angevine de France, et cette branche portait aussi le lys dans ses armes. »

CHAPITRE IX.

LES NOTIONS GÉOGRAPHIQUES DE MARTIN BEHAIM.

Notre science nautique ne date pas d'hier : c'est ce que j'ai voulu surtout prouver par ce travail.

Barthélemy Diaz avait doublé le cap de Bonne-Espérance, Vasco de Gama s'apprêtait à quitter Lisbonne, qu'on était encore moins bien renseigné en Europe sur la géographie de l'Inde que ne l'avaient été les contemporains de l'empereur Claude. On savait cependant que les Maures établis à Calicut y faisaient construire des bâtiments dont les bordages étaient grossièrement assemblés au moyen de cordes de sparterie, qu'une quinzaine de ces navires quittaient à chaque mousson les rivages de la côte de Malabar pour gagner la mer Rouge, et aller vendre aux négociants de Djeddah du poivre, du gingembre, de la cannelle, du cardamome, — denrée qui jouissait alors d'une grande réputation en médecine à cause de ses propriétés sti-

mulantes, — du myrobalan, — fruit desséché dont on faisait usage comme purgatif et comme astringent, — du tamarin, de la casse, des pierreries, des perles, du musc, de l'ambre, de la rhubarbe, de l'aloès, des étoffes de coton et des porcelaines. Les barques de Djeddah transportaient à leur tour ces marchandises à Tor, ville d'Arabie sur le golfe de Suez, d'où, à dos de chameau, on les acheminait en dix jours au Caire, du Caire, par le Nil et Rosette, au port d'Alexandrie, d'Alexandrie à Venise.

A Djeddah, les navires de Calicut trouvaient à charger du cuivre, du mercure, du vermillon, du corail, du safran, des velours, de l'eau de rose, des couteaux, des camelots de couleur, — étoffe de poil de chèvre, ou de laine, — de l'or et de l'argent.

Le départ de Calicut avait lieu en février; la traversée de retour s'opérait de juillet à la mi-octobre.

« Les épiceries qui se vendent dans les îles des Indes orientales, racontait en 1492 le fameux géographe Martin Behaim, passent par beaucoup de mains avant d'arriver dans notre pays. Les habitants de la grande Java les achètent dans les autres îles pour les revendre aux naturels de Ceylan, — par

Ceylan, il faut entendre Sumatra; — de Ceylan on les transporte dans la Chersonèse d'Or et de la Chersonèse dans l'île de Taprobane. C'est là que les Mahométans viennent les chercher. Usant tantôt de la voie de mer, tantôt de celle de terre, ils finissent par les amener au port d'Alger, où les Vénitiens et d'autres peuples commerçants les achètent. Les Allemands les reçoivent ensuite des Vénitiens; l'Angleterre et la France s'en approvisionnent à Francfort et à Prague. Il faut que les épices passent encore aux mains des marchands en détail, avant qu'on nous les livre : quand nous les achetons, elles ont déjà laissé un gain considérable à douze intermédiaires. Est-il donc si étonnant qu'on nous les fasse payer au poids de l'or? »

D'où Martin Behaim, qui reçut le jour, en l'année 1430, à Nuremberg, pouvait-il tenir des notions plus exactes en somme que ne sembleraient le comporter ses idées confuses sur la configuration de la terre? « Ce fut, dit-il, un Florentin, maître Bartholomé, qui, ayant séjourné près de vingt-quatre ans dans l'Inde, raconta au pape Eugène IV ce qu'il avait vu et observé en Orient. » Eugène IV occupa le Saint-Siége de 1431 à 1447, et visita Venise en compagnie de maître Bartholomé, revenu de l'Inde

en 1424. Nous savons d'autre part que Martin Behaim se trouvait à Anvers en 1479. Il dut y rencontrer quelque marchand vénitien instruit par un heureux hasard des confidences faites à Eugène IV.

De ces communications et de la relation déjà répandue de Marco Polo, le géographe allemand composa, lui aussi, son périple. Il rappela l'existence de la Taprobane « dont l'histoire ancienne disait tant de choses admirables » ; île qui ne comptait pas moins de quatre mille lieues de circuit, divisée en quatre royaumes, produisant en grande abondance de l'or, du poivre, du camphre, de l'aloès, habitée par un peuple idolâtre, grand, robuste et bon astronome.

De la province de Malabar, où saint Thomas est enterré, les marins des Indes peuvent se rendre en vingt jours à l'île de Madagascar, mais il leur faut trois mois pour retourner chez eux, à cause du courant violent qui les rejette vers le midi.

Une autre île, moins vaste que la Taprobane, dont le circuit peut cependant être évalué encore à deux mille lieues, se nomme Zanzibar. Les habitants de Zanzibar sont de taille élevée et si forts qu'ils terrasseraient aisément quatre hommes de

notre pays; leur appétit est en proportion de leur force. S'ils se battent comme quatre, il leur faut manger au moins comme cinq. Ils vont tout nus, sont entièrement noirs, fort laids, avec de grosses et longues oreilles, d'énormes bouches, des yeux démesurément ouverts. Ils font un grand commerce d'ambre et d'ivoire. On trouve à Zanzibar beaucoup d'éléphants, une grande quantité de baleines, des léopards, des girafes, des lions et plusieurs autres espèces d'animaux qui ne ressemblent nullement aux nôtres.

L'île de Ceylan est surtout un marché de pierres précieuses et de perles. Le roi de cette île possède le plus grand et le plus beau rubis qu'on ait jamais vu; il n'a jamais consenti à s'en défaire, et a résisté à toutes les instances du grand khan du Cathay qui le suppliait de le lui céder. Ceylan est une île de deux mille quatre cents lieues de circonférence.

Après Ceylan, vous rencontrerez la petite Java, qui renferme huit royaumes et où croissent toutes sortes d'épices. Au lieu de vin, on y boit une liqueur que les indigènes tirent des arbres. Un autre arbre fournit une farine dont on fait du pain. Quelqu'un est-il malade? On consulte l'idole. Si

l'idole répond qu'il n'y a point de guérison à espérer, on étouffe sur-le-champ le malade, on fait cuire sa chair et on la mange entre amis, pour que les vers n'en puissent faire leur pâture.

Dans un des royaumes de la petite Java, les hommes et les femmes ont par derrière une queue semblable à celle des chiens.

La grande Java mesure trois mille lieues d'Italie de circonférence ; la petite Java n'en compte que deux mille. Quand vous avez quitté le grand pays appelé le Cathay et suivi les côtes du royaume de Ciamba sur un espace d'environ quinze cents lieues, vous arrivez à la grande Java. Le roi de cette île n'est tributaire de personne. Il se fait dans la grande Java un commerce très-actif de poivre, de noix muscades, de maïs, de gingembre, de clous de girofle, de cannelle.

L'île la plus reculée vers l'Orient est l'île de Zipangu ou Zipangri. Cette île produit une quantité d'or extraordinaire, des pierres précieuses et des perles orientales à profusion.

Du reste, s'il en faut croire Marco Polo, c'est par milliers qu'on compte les îles dans cette partie du globe. Les navigateurs en ont porté le chiffre à douze mille sept cents.

La petite Java, Ceylan avec toutes les grandes Indes, la terre de Saint-Thomas, sont si rapprochées du midi que l'étoile polaire qui marque le pôle arctique ne s'y aperçoit plus. On y voit, en revanche, une autre étoile qu'on appelle l'antarctique. Ce pays se trouve donc exactement à l'opposite du nôtre. Il y fait nuit quand nous avons le jour, et le soleil s'y lève quand il se couche chez nous. Toute cette partie du ciel qui est au-dessous de nous est semée d'étoiles que nous ne connaissons pas, les habitants de ces contrées les voient : preuve évidente que la terre est ronde.

La terre est ronde! Il y a près de deux mille ans que les Anciens s'en doutaient. Je ne suis pas fâché cependant, pour ma part, qu'Hippalus, Vasco de Gama, Christophe Colomb, Magellan et Sébastien del Cano se soient entendus pour nous faire toucher du doigt cette vérité qui n'était pas, avouez-le, déjà si facile à comprendre.

LE COMMERCE DE LA MER NOIRE.

CHAPITRE PREMIER.

LE PÉRIPLE DU PONT-EUXIN. — DE BYZANCE A TRAPÉZONTE.

Hérodote supputant le chemin fait par les vaisseaux, avait, près de six siècles avant Arrien, mesuré les dimensions du grand bassin ovale qui s'étend : en longueur, du Bosphore de Thrace à l'embouchure du Phase; en largeur, du Bosphore Cimmérien au port de Thémiscyre. On pouvait, suivant Hérodote, traverser le Pont-Euxin : de l'ouest à l'est, en neuf jours et huit nuits de navigation; du sud au nord, en trois jours et deux nuits. Dès cet âge reculé, on rencontrait des colonies grecques jusque sur les bords du Borysthène et de l'Hypanis — le Dniéper et le Bug. — La fécondité du sol cultivé par les

Scythes laboureurs, les produits apportés de régions inconnues par les Scythes nomades, avaient fait des ports d'Olbia et de Panticapée, colonies milésiennes, de Cremnes sur le Palus-Méotide, des marchés qui ne le cédaient en importance à aucun des comptoirs de la côte syrienne ou du delta de l'Égypte. Le Pont-Euxin, par son voisinage de la mer Caspienne, peut devenir aussi un des chemins de l'Inde : à diverses reprises, il a fait concurrence au golfe Persique et à la mer Rouge; rien ne dit qu'il ne les déshéritera pas un jour. Le trafic qui a enrichi tous ceux qui s'y sont adonnés, fut détourné par Nabuchodonosor vers les embouchures de l'Euphrate, aussitôt après la destruction de Tyr; il reprit la route de l'Arabie, lorsque Cyrus eut fait la conquête de Babylone; celle de l'Euxin à la faveur des longs démêlés des Ptolémées et des Séleucides. Ainsi s'expliquerait l'erreur de Patrocle qui faisait communiquer la partie septentrionale de la mer d'Hyrcanie avec l'océan Indien.

Quand on songe aux terreurs qu'inspirait encore aux marins de Gênes et de Marseille la navigation de la mer Noire, il y a trente ans, avant que l'expédition de Crimée eût réduit les difficultés de ces traversées à de plus justes proportions, on ne peut

s'empêcher de reconnaître que la marine marchande des Anciens n'était pas aussi dépourvue d'audace et de science nautique que notre présomptueux orgueil se l'est si longtemps figuré. Dans l'antiquité, ce ne sont pas les vaisseaux marchands, ce sont les navires de guerre, les bâtiments à rames qui se montrent, à bon droit, timides. Le Pont-Euxin ne leur est pas seulement redoutable, comme une mer particulièrement orageuse; ce qui inquiète le plus ces esquifs, obligés par leur construction à raser les côtes, c'est l'absence de ports sur un littoral habité par des populations farouches et inhospitalières. L'auteur du *Périple du Pont-Euxin,* ouvrage qui est fort heureusement venu jusqu'à nous, rend donc un grand service à la marine impériale du deuxième siècle, quand il lui retrace avec un soin minutieux l'itinéraire qu'il vient de parcourir lui-même. Ce remarquable travail, universellement attribué par les critiques au gouverneur de la Cappadoce, Arrien de Nicomédie, fut adressé sous forme de lettre à l'empereur Adrien : après plus de dix-sept siècles écoulés, il garde encore son prix; nos vieux pilotes ne nous ont point laissé, sur la navigation côtière de la mer Noire, de portulans qui vaillent celui-là. Je regrette de n'en avoir pas eu connaissance,

lorsqu'en 1854 nous cherchions de toutes parts des documents pour éclairer notre route de la rade de Balchik à la Chersonèse et à l'embouchure du Phase.

Dieu sait le pauvre parti que nous tirâmes alors de nos pilotes turcs ! Le sultan nous avait cependant donné ce qu'il possédait de mieux en ce genre. Je ne crois pas qu'il ait jamais existé sur la terre une race plus rebelle aux choses maritimes que cette nation d'anciens pasteurs de brebis : les Romains auraient pu passer pour des alcyons auprès d'une aussi lourde et aussi épaisse engeance. Ce sont les Grecs qui, au temps de Mahomet II et de Soliman le Grand, ont fait la force de la marine ottomane : les Grecs ont été, à toutes les époques, d'incomparables marins; ils l'étaient par nature, par essence; ils le sont encore. Après deux traversées de Constantinople à Sébastopol, nos pilotes de Milo en auraient remontré aux hydrographes russes eux-mêmes. Ces excellents pilotes n'avaient qu'à regarder la terre pour s'en graver à jamais les moindres accidents dans la mémoire; ils devinaient d'instinct ce qu'ils ne voyaient pas et nous ont souvent étonnés par leur intuition merveilleuse. Arrien était né à Nicomédie : ce n'est pas un Romain, c'est un

Grec qui va nous conduire. Prenons-le donc avec confiance pour guide. La flottille qui aurait à opérer un jour dans la mer Noire, consulterait encore avec fruit la relation de voyage, le *Périple* qu'il nous a laissé.

Après la guerre médique, le goût du commerce maritime se développa rapidement dans Athènes; les plus modestes fortunes ne craignirent pas de se hasarder dans ces entreprises d'un profit souvent incertain, et plus d'un propriétaire de vignes ou d'oliviers se risqua même, quand les fonds nécessaires lui manquaient, à entrer dans la voie périlleuse des emprunts. Une population de cinq cent mille âmes, dont il faudrait déduire à la rigueur quatre cent mille esclaves, en arriva ainsi, au bout de quelques années, à doubler le revenu annuel de son territoire. L'huile et le miel de l'Attique n'auraient pas suffi à payer l'or de la Macédoine, le cuivre de l'Asie Mineure, le blé de Byzance, la laine et les cuirs de la Scythie, si l'on tient compte surtout du prélèvement opéré par l'Égypte pour ses grains, par Tyr pour sa pourpre, par l'Arabie pour ses parfums. Ce qui rétablissait en faveur d'Athènes la balance, c'était le genre d'articles dans lesquels l'habileté de la main-d'œuvre donne

à la matière première sa valeur. L'article de Paris n'est-il pas aujourd'hui le salut de nos finances? Les objets d'art fabriqués par les Athéniens, — meubles, poteries, vases d'or et d'argent, statues de marbre et de bronze, — soldaient également, au quatrième siècle avant notre ère, le déficit d'un commerce évalué à plus de 32 millions de francs, somme énorme pour une époque où les trésors de Darius n'avaient pas encore été mis par l'expédition d'Alexandre en circulation. Le trafic du Pont-Euxin ne connut de déchéance qu'au moment où les progrès des Barbares en écartèrent les flottes marchandes de Byzance et du Péloponèse; jusque-là il put rivaliser avec le commerce de la mer Rouge.

Le Périple d'Arrien n'est pas, comme le Périple de la mer Érythrée, un traité de navigation à l'usage du commerce; il a plutôt le caractère d'une reconnaissance militaire. L'auteur de l'Anabase d'Alexandre, après avoir, dans ses premiers récits, pris Xénophon pour modèle, aspire évidemment à se montrer, dans ce nouveau travail, le rival de Néarque. « A onze milles marins environ de Byzance, nous dit-il, s'élève sur la côte de Bithynie le temple de Jupiter, dispensateur des vents favorables. C'est

là que le passage entre l'Europe et l'Asie est le plus étroit, là que le Pont-Euxin s'engouffre pour aller mêler ses eaux à celles de la Propontide. Tel est l'endroit d'où les navigateurs qui veulent se diriger vers l'est, prennent leur point de départ. Neuf milles plus loin, ils rencontrent l'embouchure du Rhebas; à quinze milles du Rhebas, le promontoire Noir, — Acra Melæna; — à quinze milles également de l'Acra Melæna, se présente l'embouchure de l'Artané, fleuve accessible aux petits bâtiments qui peuvent y jeter l'ancre au pied de la chapelle consacrée à Vénus. Le Psilis n'est séparé de l'Artané que par ce même espace de quinze milles qui semble marquer ici les étapes aux flottes. Un rocher élevé signale l'entrée du Psilis : sous ce rocher, les navires d'un faible tirant d'eau trouveront un abri. »

Le port de Calpé s'ouvre à vingt et un milles environ de l'embouchure du Psilis. Longtemps avant Arrien, Xénophon faisait ressortir les avantages de ce point de relâche. On y rencontre une source fraîche et limpide, des bois descendant jusqu'à la mer, remplis de gibier de toute espèce et offrant les matériaux nécessaires pour réparer les vaisseaux endommagés. Si Calpé n'existait pas, les petits navires ne manqueraient point pour cela

de mouillages : à deux milles à peine de Calpé, ils pourraient aborder à Rhoé; à deux milles de Rhoé, toucher à l'île d'Apollonie, petit îlot peu éloigné du continent; à deux milles d'Apollonie, gagner le rivage de Chélas. On ne saurait croire quels éléments de sécurité les flottilles trouvent dans leur faiblesse même. Il m'est souvent arrivé, quand je commandais un bâtiment long de quarante-huit pieds et large de seize à peine, mais tirant malheureusement dix pieds d'eau, d'envier le sort de ces marins espagnols qui allaient jeter leur felouque sur la première plage venue. Balancée sur ses deux quilles latérales, l'heureuse barque se laissait facilement tirer à terre; la grandeur du *Furet* le condamnait à subir la tempête au large. Une flottille bien conçue se rit des ouragans qui mettent souvent les plus gros vaisseaux en péril.

Entre Chélas et le point où le Sangarius débouche à la mer, on compte près de dix-huit milles; on en mesure autant des bouches du Sangarius à celles de l'Hyppius. Lillium est un des marchés du Pont-Euxin; vous n'aurez pas fait dix milles à partir de l'embouchure de l'Hyppius que vous y arriverez. Dépassez Elæus, situé à cinq ou six milles de Lillium, avancez de douze milles encore, vous voilà

parvenus à la hauteur de Calès, marché non moins fréquenté que Lillium. Le Lycus coule à huit milles à peine de Calès, et la ville d'Héraclée, colonie de Mégare, n'est pas à deux milles des bords du Lycus. Héraclée est un port; les gros navires eux-mêmes peuvent y mouiller en sûreté. Serrez autant qu'il vous conviendra la côte de près, vous ne la trouverez pas déserte. Sept milles au delà d'Héraclée, se présente Métroum; à trois milles et demi de Métroum, Posidium; à quatre milles de Posidium, les îles Tyndarides; puis Nymphée à un mille et demi des Tyndarides; à trois milles de Nymphée, le fleuve Oxinas. Sandaraca est un port accessible aux barques : la distance de Sandaraca au fleuve Oxinas peut être évaluée à huit milles environ. De Sandaraca jusqu'à Crénidès, il faut compter cinq milles, deux et demi de Crénidès au marché de Psylla.

Pour atteindre Tium, colonie de Milet, située sur le bord de la mer, on devra, en partant de Psylla, faire à peu près huit milles, en faire dix, si l'on veut pousser jusqu'à l'embouchure du Billæus; vingt, si l'on prétend gagner dans la journée le Parthenius, dernier fleuve de la Bithynie : le territoire occupé par les Thraces asiatiques ne s'étend

pas au delà du Parthenius. De tous les peuples de l'Asie, ces Thraces, au dire de Xénophon, sont les plus belliqueux. Les Grecs subirent là de rudes épreuves, quand les Arcadiens se furent séparés des troupes de Chirisophe.

Où la Bithynie finit, la Paphlagonie commence. A huit milles du Parthenius, que rencontrez-vous? Encore un port, encore une ville grecque, Amastris. Puis de six milles en six milles des localités dont Arrien nous a conservé les noms : Erythinos, Cromna, Cytorus, Ægialos, Thymena. Voulons-nous être exacts jusqu'au scrupule? Constatons qu'entre Cytorus et Cromna, aussi bien qu'entre Ægialos et Thymena, l'intervalle est un peu plus considérable qu'entre Cytorus et Ægialos, ou entre Erythinos et Cromna. La différence est de deux milles environ. C'est rendre un grand hommage au travail du général romain que de s'arrêter à prendre note d'un si mince détail. Cytorus est un port : le navigateur, parti de Tium ou d'Amastris, y peut jeter l'ancre. La route est longue encore jusqu'à Sinope.

Pour atteindre Sinope, nous passerons d'abord devant Carambis, située à douze milles de Thymena; devant Zephirium, qui n'est qu'à six milles de Carambis; nous mouillerons, si le temps est beau,

sous les murs d'Abonos, petite ville fortifiée qu'une distance de quinze milles environ sépare de Zephirium. Abonos n'est pas un mouillage sûr; il faut que la mer soit bien calme pour qu'on ose s'y aventurer. De l'enceinte d'Abonos à Eginétès, Arrien mesure quinze milles; il en compte six d'Eginétès à Cinolis, un des marchés de la Paphlagonie, mouillage assez médiocre, auquel il est prudent de ne se fier qu'en été. Stéphané, d'ailleurs, n'est qu'à seize milles de Cinolis, et Stéphané a l'avantage d'offrir en toute saison une sécurité complète.

Les navires à rames des Anciens ne faisaient l'économie d'aucun contour : pour passer de Stéphané à Sinope, la moindre barque aujourd'hui jugerait inutile de toucher à Potamos, qui, située dans un enfoncement, n'est qu'à quinze milles de Stéphané; elle irait tout droit au promontoire de Lepté, distant de Potamos de douze milles à peine, dépasserait Armène, qui n'offre d'autre intérêt que d'avoir été mentionnée par Xénophon, et arriverait tout d'un trait à Sinope, colonie fondée par les Milésiens. Entre Armène et Sinope, la distance est de quatre milles à peine : on en compte six d'Armène au promontoire de Lepté.

De Sinope à l'embouchure de l'Halys, la distance mesurée par Arrien est de près d'un degré : Arrien compte, en effet, quinze milles de Sinope à la rade de Carouse, quinze également entre Carouse et Zagora, trente entre Zagora et l'Halys. Ce fleuve Halys a un nom dans l'histoire : il marqua jadis la limite du royaume de Crésus et de l'empire des Perses. Au temps d'Adrien, il était rangé sous les lois de Rome et séparait le territoire de Sinope de celui d'Amisus. « L'Halys, dit Hérodote, prend naissance dans les montagnes de l'Arménie, traverse la Cilicie, laisse à sa droite le pays des Matianes, à sa gauche celui des Phrygiens, incline ensuite au nord et sépare, à l'endroit où il se jette dans le Pont-Euxin, la Cappadoce de la Paphlagonie. » Arrien croit devoir corriger Hérodote sur ce point : L'Halys, suivant lui, avant d'aboutir à la mer, viendrait, non du midi, mais de l'orient. Arrien est dans l'erreur, et c'est encore ici Hérodote, l'incomparable observateur, qui a raison.

Pour passer de l'embouchure de l'Halys à la ville d'Amisus, il nous faudra parcourir quarante-deux milles environ, neuf de l'Halys à Nausthathmus où le rivage se creuse de façon à former un lac, cinq de Nausthathmus à Conopium qui présente éga-

lement une baie intérieure, douze de Conopium à Eusène, seize d'Eusène au port d'Amisus. La ville d'Amisus, bâtie au bord de la mer, est une colonie athénienne. L'Iris débouche dans le Pont-Euxin près du port d'Ancone : on compte de quinze à seize milles entre Ancone et Amisus. A trente-cinq milles de l'embouchure de l'Iris, le port d'Heracleum offre un nouveau mouillage aux navires qui se dirigent vers l'est.

D'Heracleum au fleuve Thermodon sur les bords duquel habitaient, dit-on, les Amazones, on compte à peine quatre milles; on en compte huit de l'embouchure du Thermodon à celle du Béris, cinq de l'embouchure du Béris à l'entrée du Thoaris. A quatre ou cinq milles du Thoaris, nous rencontrerons OEnoé; cinq milles plus à l'est, un autre fleuve, le Phigamonte, au delà duquel a été bâti le fort de Phasidane. La distance de l'embouchure du Phigamonte à ce poste militaire est de quatorze milles environ. La ville de Polemonium et le fort de Phasidane se touchent presque; l'intervalle qui les sépare n'excède pas un mille. De Polemonium au promontoire Jason, vous compterez de douze à treize milles; vous mesurerez un mille et demi du promontoire Jason à l'île de Cilicôn, sept de Cilicôn

à Boona où les vaisseaux trouveront un mouillage, huit de Boona jusqu'à Cotyore. Xénophon mentionne l'existence de Cotyore, colonie de Sinope, et en parle comme d'une ville. Au commencement du deuxième siècle de notre ère, Cotyore n'était plus qu'un village et même un village de bien peu d'importance.

A cinq milles environ de Cotyore, vous trouverez l'embouchure du fleuve Melanthius : de ce fleuve au Pharmatenus, la distance est de quinze milles; entre l'embouchure du Pharmatenus et Pharnacée on n'en compte que douze. Pharnacée s'appelait jadis Cérasonte : c'était, comme Cotyore, une colonie de Sinope. Cette côte, à peu près déserte aujourd'hui, paraît avoir été, quand Arrien la visita, fort peuplée. Les localités, dans le récit du Périple, s'y succèdent à chaque pas. L'île d'Arétias se présente à un mille et demi à peine de Pharnacée; le mouillage de Zephirion est à douze milles d'Arétias; la ville de Tripolis, à huit milles de Zephirion; les Argyres, à deux milles de Tripolis. Philocalée vient après les Argyres et n'en est éloignée que de huit milles; Coralla, qui suit Philocalée, en est séparée par un intervalle de dix milles à peine. Tous ces noms trouvent difficilement leur place sur une

carte d'une échelle moyenne; si l'on voulait n'en omettre aucun, la côte en serait comme hérissée.

De Coralla au mont ou promontoire Sacré, vous mesurerez au moins quatorze milles; vous en constaterez trois du promontoire Sacré au mouillage de Cordyla; un peu plus — quatre milles environ — de Cordyla jusqu'à une autre station nommée Hermonassa; d'Hermonassa, vous atteindrez promptement Trapézonte : la distance entre les deux mouillages ne dépasse guère cinq milles. Trapézonte n'était, avant Adrien, qu'un mouillage d'été; l'empereur y fit creuser un port, afin que les navires pussent stationner sans crainte sur ce point en toute saison. Trapézonte — Xénophon avait déjà pris soin de nous l'apprendre — colonie de Sinope, était une ville grecque bâtie sur le bord de la mer. « Ce fut avec un suprême plaisir, écrit Arrien au fils adoptif de Trajan, que nous contemplâmes le Pont-Euxin des lieux mêmes d'où l'auteur de l'*Anabase* des Dix-Mille et toi l'aviez contemplé. Il existe en cet endroit un autel dont la pierre mal polie laisse difficilement discerner les lettres qu'on y a gravées. L'inscription est d'ailleurs d'un grec peu correct et qui trahit la main des Barbares. J'ai donné l'ordre de dresser sur ce même emplacement

un autel de pierre blanche et d'y tracer une inscription en caractères plus lisibles. La statue, à laquelle cet autel sert de piédestal, a une bonne attitude : elle montre la mer d'un geste qui n'est pas sans noblesse; malheureusement ce ne sont pas tes traits, et l'œuvre manque complétement d'élégance. Envoie donc ici le plus tôt possible une autre statue affectant la même pose et qui soit digne de porter ton nom. Le lieu convient à un monument fait pour une mémoire éternelle. »

Combien de souverains ont reçu de semblables messages, et qu'elle est ingrate, la tâche des peintres ou des sculpteurs chargés de transmettre l'image des puissants du jour à la postérité!

On ne peut trop louer trois sortes de personnes :
Les dieux, sa maîtresse et son roi.

J'en tomberai volontiers d'accord, surtout quand il s'agit d'un Antonin. Lamartine, aussi bien que la Fontaine, nous a dit, à ce sujet, sa pensée, et ce n'est pas lui, j'en suis convaincu, qui eût été sévère pour Arrien. Les pires de tous les flatteurs, affirmait le comte Molé, ce ne sont pas les courtisans, ce sont les tribuns.

Faisons, avant d'aller plus loin, une pause à Tré-

bizonde : nous voici parvenus presqu'à l'extrémité de la mer Noire. Nous voyons bien où Arrien pouvait abriter sa flottille; nous chercherions vainement les baies où, en cas de tempête, iraient se réfugier nos vaisseaux. Toute cette côte est affreusement battue par les vents du nord; c'est là ce qui la rend si redoutable. Le péril disparaît, dès que les masses monstrueuses font place à des esquifs plus légers, sinon plus agiles. L'objet que je me propose dans ce travail, destiné à clore mes études sur la marine des Anciens, c'est de faire ressortir les avantages que présente pour toute invasion à main armée un moyen de transport qui s'improvise et se multiplie avec une facilité merveilleuse, pour qui toute plage est un port et tout accident de la rive un abri.

CHAPITRE II.

DE TRAPÉZONTE A DIOSCURIAS.

Parti de Trapézonte, le gouverneur de la Cappadoce aborde, dès le premier jour, au port d'Hyssus. Là se trouvaient une cohorte de fantassins et une vingtaine de cavaliers. Arrien passe cette garnison en revue, fait faire l'exercice aux fantassins et s'assure que les cavaliers n'ont pas perdu l'habitude de lancer le javelot. Dans ces postes éloignés, la visite d'un inspecteur n'était pas inutile; le soldat abandonné à lui-même y fût promptement devenu semblable à ces fainéants en babouches que j'ai vus si souvent désapprendre le métier de la guerre dans les corps de garde du Bosphore. Du port d'Hyssus, profitant de la brise de terre qui souffle le matin des vallées arrosées par les fleuves, la flottille d'Arrien continue sa route à la voile, sans cesser de recourir à ses rames : la brise est fraîche, pas assez cependant au gré de gens im-

patients d'arriver à la prochaine étape. Le calme, du reste, ne tarde pas à succéder à la brise; on amène les voiles et on n'avance plus qu'à l'aide des avirons. Tout à coup un nuage épais se forme, grossit et s'élève du côté de l'Orient : il en sort un vent violent et contraire. « Peu s'en fallut, écrit Arrien, que nous ne périssions. La mer avait subitement grossi, et les vagues ne couvraient pas seulement la partie du navire où sont assis les rameurs; elles faisaient irruption à l'avant et à l'arrière, en dehors de l'espace occupé par les bancs. La chose tournait au tragique; comme dit le poëte :

Nous pompons une lame ; il en embarque une autre.

Heureusement, nous prenions la mer debout, au lieu de la recevoir par le travers. A force de rames, nous finîmes par nous sortir d'affaire et, après bien des dangers courus, nous jetâmes l'ancre devant Athènes. » Il existe, en effet, sur les bords du Pont-Euxin une localité obscure honorée de ce beau nom : l'endroit paraît devoir cette distinction à un temple de construction grecque dédié à Minerve. Arrien y trouve, en outre, un poste fortifié, alors abandonné. L'Athènes Pontique n'offre du reste aux navires qu'un mouillage d'été; le port ne peut

admettre qu'un petit nombre de vaisseaux, et encore ne les abrite-t-il pas de tous les vents. Avec les vents de sud-est, d'est et même de nord-est, le mouillage ne présente aucun danger; si le vent tourne au nord ou au nord-ouest, on y est en perdition.

Pendant la nuit, un violent orage éclate; le ciel est sillonné d'éclairs, et le grondement du tonnerre ne cesse de se faire entendre. Le vent change, passe au sud et peu à peu au sud-ouest : le mouillage bientôt ne sera plus tenable. « Avant que la mer grossisse, dit Arrien, nous nous hâtons de haler à terre ceux de nos vaisseaux que la plage d'Athènes peut recevoir. La trirème — il y avait donc une trirème au milieu de cette flottille — avait pu s'abriter sous un rocher : elle demeura en sûreté sur ses ancres. Nous réussîmes à tirer au sec la plupart des barques non pontées; une seule, pendant qu'on la halait, présenta le travers à la lame; elle fut jetée sur le rivage et brisée. Nous en sauvâmes cependant l'équipage et les débris, non-seulement les voiles et les agrès, mais les chevilles mêmes. En mettant le feu à l'épave, nous recueillîmes la poix qui couvrait les coutures, si bien que, pour construire un autre navire, il ne nous manquait plus que du bois, et tu sais que le bois abonde sur

les côtes du Pont-Euxin. » Heureux amiral, qui recompose sa flotte à si peu de frais! Dans nos escadres, tout vaisseau qui se perd fait un grand trou, le monde en retentit, et l'on s'étonne que nous ménagions avec un soin jaloux et timide de pareils trésors! Donnez-nous des flottilles, vous verrez si nos marins craignent les aventures.

La tempête dura deux jours et retint pendant ce temps la flottille au mouillage d'Athènes : le troisième jour, dès les premières lueurs de l'aurore, Arrien se hasarde à reprendre la mer. La houle était encore forte cependant, et le vent continuait de souffler du travers. Au bout de quelques heures, une légère brise du nord-est s'élève, et soudain les flots s'aplanissent : avant midi, la flottille avait parcouru près de cinquante milles et jetait l'ancre devant Apsarus. Là, cinq cohortes tenaient garnison : Arrien fait payer la solde échue à la troupe, inspecte les armes, les remparts, visite les malades et s'assure que ni les vivres, ni rien de ce qu'il faut pour les préparer ne feront défaut. Il dresse son rapport en latin et l'expédie sur-le-champ à l'empereur.

Entre Trapézonte et Apsarus, Arrien a noté les fleuves devant lesquels il a passé : il cite l'Hyssus, distant de Trapézonte de dix milles; l'Ophis, qui,

9.

éloigné de Port-Hyssus de huit milles environ, sépare la Colchide de la province de Thyane; il mentionne également le Psychros, qui doit son nom à la fraîcheur de ses eaux et dont l'embouchure n'est séparée de celle de l'Ophis que par un intervalle de deux milles; le Calos, — le beau fleuve, — qui est aussi rapproché du Psychros que le Psychros lui-même l'est de l'Ophis. Vient ensuite le Rizius, qui se jette à la mer à douze milles de l'embouchure du Calos, puis l'Ascurus à deux milles du Rizius et l'Adienus à quatre milles de l'Ascurus. De l'embouchure de l'Adienus au mouillage d'Athènes, que vient de quitter la flottille, il faut compter encore dix-sept milles. Athènes même est bâtie sur les bords d'un fleuve, du Zagatis, ou, du moins, n'en est éloignée que d'un demi-mille. A trois milles d'Athènes, Arrien a rencontré l'embouchure du Prytanis, sur les rives duquel s'élève le palais d'Anchialus. Enfin au Prytanis a succédé, après un intervalle sans rivière de huit milles, le Pyxitès. Du Pyxitès à l'Archabis, il faut compter huit milles encore et six milles de l'Archabis au fort d'Apsarus.

Les aiguades étaient jadis une des grandes préoccupations des armées navales; une flotte comme celle de don Juan d'Autriche eût tari en quelques

heures un ruisseau : il lui fallait des fleuves pour s'abreuver. Je me souviens des questions que ne manqua pas de me poser à ce sujet le vieil amiral anglais Stopford, lorsque je fus détaché vers lui par l'amiral Lalande. Le vétéran de Trafalgar connaissait toutes les aiguades où de longues croisières l'avaient conduit quand la flotte britannique surveillait nos vaisseaux rassemblés à Toulon. Il avait mouillé avec Nelson devant Tétuan et devant la rivière de Pula, sur la côte occidentale du golfe de Cagliari; il me rappelait, avec une mémoire toujours vivace, les anxiétés de son glorieux chef combattu entre la crainte de laisser échapper notre flotte et l'appréhension de manquer d'eau. Du détroit de Gibraltar à l'extrémité de la Sicile, il n'était pas un torrent débouchant à la mer dont l'amiral Stopford n'eût jaugé le débit; mais dans le bassin oriental de la Méditerranée, il ne se trouvait plus sur son terrain, et il se demandait avec inquiétude s'il ne serait pas obligé de ramener sa flotte à Malte pour remplir de nouveau ses caisses en fer à moitié vides.

La Fontaine prétend que :

Corsaires contre corsaires
N'ont jamais fait leurs affaires!

Tel n'est pas tout à fait le proverbe. Les marins d'autrefois disaient : « Contre corsaires, il n'y a rien à gagner que des barils d'eau. » C'était bien déjà quelque chose. Aujourd'hui, nous ne connaissons plus ces soucis. Après plus d'un siècle d'essais infructueux, nous sommes parvenus à distiller l'eau de mer et à en faire une boisson très-potable : la *cucurbite* de Bougainville était l'enfance de l'art; nos appareils distillatoires en sont le couronnement. Tant que nous avons du charbon, nous pouvons nous dispenser de recourir à la source, et, pendant les trois mois que j'ai passés devant le port de Venise, j'ai toujours pu laver le linge des équipages, souvent même les hamacs, à l'eau douce. Une flottille n'aurait pas ces facilités : il lui faudrait de l'eau pour remplir ses charniers; il lui en faudrait pour alimenter ses chaudières dont le niveau dans les appareils à haute pression ne saurait être entretenu, sous peine d'incrustations, par la mer. Nos hydrographes feront donc bien de songer aux flottilles, quand ils construiront leurs cartes, et d'enregistrer, avec la fidélité d'Arrien, le moindre filet d'eau qui descendra de la montagne à la plage. La précaution sera d'autant plus nécessaire que les flottilles porteront probablement des armées. Qu'ils n'ou-

blient pas surtout de nous apprendre ce que tous ces étiers deviennent dans la saison sèche; sinon ils courent le risque de nous préparer de grands mécomptes. On peut être assuré qu'une troupe un peu considérable ne débarquera jamais que dans le voisinage d'une rivière, ou tout au moins dans celui d'un gros ruisseau. Ce sont donc là les points qu'une nation qui se tiendrait sur la défensive devrait le plus soigneusement garder.

Arrien n'a pas encore accompli le tiers de son périple : ne nous attardons pas trop longtemps à ces digressions. La flottille appareille, avant le jour, d'Apsarus; pendant la nuit elle dépasse l'Acampsis, qui n'est guère à plus d'un mille et demi d'Apsarus. Le Bathys, — le fleuve profond, — débouche dans le Pont-Euxin à sept milles environ de l'Acampsis. Entre l'Acinases et le Bathys, aussi bien qu'entre l'Isis et l'Acinases, la distance est un peu plus grande : Arrien l'évalue à huit milles. « L'Acampsis et l'Isis, dit-il, sont deux fleuves navigables; la brise de terre souffle avec force, le matin, des vallées qui encaisssent ces deux cours d'eau. » Après l'Isis, la flottille rencontre l'embouchure du Mogrus, navigable, — pour des barques sans doute, — comme les deux fleuves qui le pré-

cèdent. La distance entre le Mogrus et l'Isis est égale à celle qui existe entre l'Isis et l'Acinases : estimons-la donc à huit milles.

Tous ces ruisseaux, qu'Arrien décore du nom de fleuves, et qui pouvaient en effet passer pour tels quand la trirème s'appelait un vaisseau, sont aujourd'hui à peu près inconnus ou sans importance; mais voici enfin un vrai fleuve, le Phase, dont le nom reparaît souvent dans les annales de l'antiquité. L'embouchure du Phase n'est séparée de celle du Mogrus que par une distance de huit milles. De tous les fleuves qui arrosent cette contrée, il n'en est pas dont l'eau soit plus légère; elle a la réputation de se conserver pendant des années entières sans se corrompre. Si Arrien ne nous a pas trompés, je la comparerais volontiers à l'eau du Choaspe. On montrait encore, à cette époque, sur les bords du Phase, une ancre de fer qu'on affirmait avoir appartenu jadis à la nef Argo. « Une ancre de fer, remarque avec raison Arrien, ne saurait remonter à des temps aussi reculés. » Le vaisseau qui conduisit en Colchide les compagnons de Jason n'avait probablement, comme les jonques chinoises, que des ancres de bois. Arrien cependant a retrouvé au même endroit quelques vieux fragments d'une

ancre de pierre. « Cette seconde ancre, dit-il, pourrait bien provenir du navire des Argonautes. » N'est-ce pas un esprit sagement critique que celui du gouverneur de la Cappadoce? Combien nous devons regretter qu'Arrien ne nous ait pas laissé un traité complet de la construction et de la manœuvre des galères! C'eût été pour la postérité un ouvrage cent fois plus utile que sa *Tactique,* qui ne s'occupe que des évolutions de la cavalerie et de l'infanterie.

La flottille a franchi l'entrée du fleuve et en remonte lentement le cours : sur la rive gauche s'élève un fort confié à la garde de quatre cents soldats d'élite. La position a été bien choisie, et l'art est venu en aide à la nature pour en assurer la défense : la muraille est entourée d'un double fossé. Dans le principe, on s'était contenté d'un mur de terre et de tours de bois; Arrien trouva un mur de briques assis sur de bonnes fondations et des parapets bien garnis de machines de guerre. La garnison n'a plus à redouter les assauts des Barbares; seulement, il faudrait encore garantir la sûreté des navires mouillés dans le fleuve et celle du terrain cultivé par les soldats : Arrien donne l'ordre de prolonger jusqu'au bord du fleuve le

double fossé qui entoure la muraille, de telle façon que le mouillage et les bords de la place se trouvent en quelque sorte compris dans l'enceinte fortifiée.

Sortis du Phase, les Romains poursuivent leur navigation : ils passent devant l'embouchure du Chariès, fleuve navigable comme le Mogrus, l'Acampsis et l'Isis, puis ils abordent enfin à l'entrée du Cholus. Revenons sur nos pas pour prendre note des distances : du Phase au Chariès, nous comp'erons à peu près huit milles, le même espace du Chariès au Chobus. Nous évaluerons ensuite à vingt et un milles l'intervalle qui sépare le Chobus du Singamès, encore un fleuve que l'auteur du *Périple* déclare navigable. Le Tarsuras, l'Hippus, l'Astelephus vont maintenant tracer l'un après l'autre leur silllon dans la plage : le Tarsuras, à douze milles du Singamès; l'Hippus, à quatorze milles du Tarsuras; l'Astelephus, à deux milles de l'Hippus. La flottille est partie, dès le lever du jour, de l'embouchure du Chobus; elle a dépassé l'entrée de l'Astelephus sans s'y arrêter, et, douze milles plus loin, est venue atterrir, avant midi, à Dioscurias, ancienne colonie de Milet. Dioscurias a changé de nom en changeant de maîtres : les Romains l'appellent aujourd'hui la ville Auguste,

— Sébastopol. — Ce nom destiné à une célébrité si sanglante, les Russes, avides de rattacher leur domination ambitieuse aux souvenirs de Rôme, l'emprunteront un jour à la ville milésienne, quand ils fonderont, bien loin de l'ancien emplacement de Dioscurias, leur grand établissement militaire, à la pointe occidentale de la Chersonèse Taurique.

Ici encore, Arrien s'acquitte avec conscience de son métier d'inspecteur : il fait payer la solde aux troupes et les passe en revue; il inspecte les armes, les chevaux, les cavaliers qu'il veut voir de ses propres yeux sauter sur leurs montures; il visite les magasins, les murailles, le fossé. Résumant ensuite son voyage, il estime avoir parcouru de Trapézonte à Sébastopol deux cent vingt-cinq milles. Le culte qu'Alexandre voua au fils de Pélée, Arrien le professe, avec plus de passion encore, vis-à-vis de l'auteur de la *Retraite des Dix-Mille*. Il ne se contente pas d'aborder, de reprendre à nouveau tous les sujets que Xénophon a traités; il s'incarne autant qu'il est en lui dans son modèle. Le périple du Pont-Euxin ne lui inspire peut-être un si vif intérêt que parce qu'il espère y retrouver les traces de la fameuse expédition dont il s'est, dans son plus célèbre ouvrage, approprié le titre : sa navi-

gation devient ainsi un vrai pèlerinage. Ce ne sont pas les vestiges des Argonautes qu'il recherche, ce sont les pas imprimés sur cette terre lointaine par Xénophon et par Chirisophe. Sa plus grande satisfaction est de se trouver d'accord avec l'*Anabase.* « La Colchide, dit-il, confine au territoire de Trapézonte, — Xénophon l'avait déjà remarqué; — les tribus belliqueuses avec lesquelles, suivant cet auteur, les habitants de Trapézonte sont constamment en lutte, existent encore : Xénophon leur donne le nom de Drilles; je reconnais les Drilles dans les Sannes. Ces montagnards n'ont pas de roi; ils habitent des lieux fortifiés et n'ont pas cessé de se montrer des voisins hostiles et incommodes. Ils furent jadis tributaires soumis de Rome : aujourd'hui, adonnés au brigandage, ils négligent de payer régulièrement le tribut. Avec l'aide de Dieu, nous les amènerons à remplir plus exactement leurs obligations, ou nous les chasserons du pays. Après les Sannes, viennent les Machélons et les Hénioques, qui ont pour roi Anchialus, puis les Zydrites, sujets de Pharasmane; les Lazes, que gouverne aujourd'hui Malassas qui tient de toi son pouvoir. Les Lazes ont pour voisins les Apsiles, sur lesquels règne Julien, investi du sceptre par ton père. Les

Abasques habitent un territoire contigu à celui des Apsiles; tu leur as donné pour roi Rhesmagas. Enfin nous rencontrons, à côté des Abasques, les Saniges, dont le roi Spadagas te doit également la couronne. »

Gardez-vous bien de croire que tous ces détails soient insignifiants! Ils ne le seraient que pour une nation résolue à se désintéresser des affaires de l'Asie. Ne vous souvient-il pas qu'il y a trois ou quatre ans à peine on vit surgir dans nos journaux une question des plus graves, question de paix ou de guerre qui dut nous surprendre fort? Bien peu d'entre nous avaient, je le présume, entendu parler des Lazes, et pourtant l'Angleterre, accommodante sur tous les autres points, se montrait, quand il s'agissait des Lazes, intraitable. Pour l'amour du ciel, ne dédaignons donc pas la géographie! On ne sait pas assez quelles armes, quelles ressources, cette science, trop négligée peut-être par nos pères, peut mettre aux mains de la politique. La causerie dans les salons de Londres n'est pas alimentée par les mêmes sujets que dans ceux de Paris; vous seriez étonnés, si vous prêtiez l'oreille à certains entretiens, d'apprendre par quels chemins un Anglais bien épris essayera quelquefois d'arriver jus-

qu'au cœur de sa future compagne : je ne dis pas que l'impôt du thé ou celui du sel ait jamais fait les frais de ces échanges intimes ; mais si la question des Lazes est à l'étude, il n'est guère d'amant qui commettra la faute de laisser soupçonner qu'il l'ignore ou qu'il y demeure indifférent. J'ai souvent retrouvé, pour ma part, des préoccupations analogues dans la société russe, quand le Montenegro s'efforçait d'affirmer son indépendance. Les hommes ne font bien, ne font avec ardeur que les choses auxquelles les femmes s'intéressent. Si nous voulons garder quelque influence sur les destins du monde, il est bon que nos femmes nous prouvent qu'elles attachent à cette influence quelque prix.

CHAPITRE III.

DE DIOSCURIAS A BYZANCE PAR LA RIVE OCCIDENTALE DE LA MER NOIRE.

L'hydrographie sérieuse n'a commencé qu'avec l'usage de la boussole. Les Anciens pouvaient bien mesurer les distances d'un lieu à un autre; il leur était à peu près impossible de déterminer le gisement des côtes. Arrien essaye cependant de donner à l'empereur un aperçu de la configuration générale de la mer Noire. « Jusqu'au port d'Apsarus, lui écrit-il, notre route, longeant la rive droite du Pont-Euxin, a valu à peu près l'est : je considère donc Apsarus comme l'extrémité de l'Euxin, dans le sens de la longueur. En effet, à partir d'Apsarus, nous avons commencé à remonter au nord, nous dirigeant vers l'embouchure du Chobus et du Singamès, inclinant peu à peu vers la rive gauche du Pont, pour laisser derrière nous l'Hippus et l'Astelephus, avant d'atteindre le port de Dioscurias. De ce der-

nier point, nous apercevions clairement toute la chaîne du Caucase, dont on peut comparer la hauteur à celle des Alpes celtiques. Au milieu de cette chaîne, on n'oublia pas de nous montrer le pic de Strobilus, remarquable sommet sur lequel Vulcain, si l'on en croit la Fable, enchaîna, par l'ordre de Jupiter, le malheureux Prométhée. » La forteresse de Dioscurias marque, de ce côté, la limite de l'empire romain.

Arrien cependant vient d'apprendre la mort de Cotys, roi du Bosphore Cimmérien : l'empereur pourrait être tenté de profiter de cet événement pour entreprendre quelque chose contre les États du roi défunt; il n'est donc pas inutile de lui adresser sur la navigation de ces parages, alors peu fréquentés, des renseignements aussi exacts et aussi complets que possible. César ne débarqua pas en Angleterre sans avoir consulté les marchands gaulois qui faisaient quelque commerce avec cette île; il envoya de plus, sur un vaisseau long, un de ses lieutenants, Caïus Volusenus, explorer la côte de Bretagne, le chargeant de lui rapporter tous les renseignements qu'il pourrait recueillir sur la grandeur de l'île, sur le nombre et l'importance des nations qui l'habitaient, sur leur manière de

faire la guerre et sur leurs institutions politiques. Dans toute expédition une reconnaissance bien faite est le meilleur gage de succès. Il n'y a guère que nous qui allions donner contre l'obstacle tête baissée.

La portion de côte qu'Arrien va maintenant décrire, il n'est pas bien certain qu'il l'ait visitée en personne : son travail n'en offre pas pour cela moins d'intérêt. Je me souviens encore des précieuses indications que me fournit, en 1859, sur les principales défenses de Venise, la correspondance du contre-amiral Duperré, correspondance conservée dans les archives de la marine. L'amiral commandait, en 1814, les forces navales rassemblées dans les lagunes; la ville des doges se trouvait alors menacée à la fois par une escadre anglaise et par une armée autrichienne. Il me vint à l'idée de chercher de quel côté le vainqueur du grand port appréhendait le plus les attaques, espérant ainsi découvrir le point faible d'une place dont notre humeur sédentaire ne nous avait pas permis d'étudier avant la déclaration de guerre les abords. Ma peine ne fut pas perdue : une exploration personnelle ne m'aurait pas mieux renseigné. Arrien a fait comme moi, et c'est par les yeux de Ménippe

de Pergame qu'il paraît avoir vu la côte septentrionale et la côte occidentale de la mer Noire.

« La première station, dit-il, qui se présente après Dioscurias, est Pityus, éloignée de Dioscurias de trente-cinq milles. » Quatorze milles plus loin, vous rencontrerez Nitica, jadis habitée par cette tribu scythe dont Hérodote fait mention sous le nom de Budins. Ce peuple, assure le grand historien, a mérité par ses habitudes le surnom de *mangeurs de poux*. Si étrange que la chose paraisse, les habitants de Nitica passaient, au temps d'Arrien, pour n'avoir pas perdu cette horrible coutume. Peut-être aujourd'hui dirait on avec plus de raison « qu'ils sont dévorés par la vermine ». Ce ne sont assurément pas des petits maîtres que nous avons rencontrés en Crimée et sur la flèche de Kinbourn : les enfants tartares d'Eupatorie auraient pu marcher à la tête de « la petite horde » de Fourrier.

Signalons maintenant avec Arrien le fleuve Abascus, qui débouche dans le Pont-Euxin à huit milles de Nitica, Borgis à douze milles de l'Abascus, Nesis située au pied du promontoire d'Hercule, à cinq milles de Borgis, Masaïtique à huit milles de Nesis, le fleuve Achéonte qui sépare les Zilches des Saniges, à cinq milles de Masaïtique. Le roi des Zil-

ches se nomme Stachemphax; il a reçu l'investiture d'Adrien. Entre l'Achéonte et le promontoire d'Hercule, la distance est de quinze milles. Un autre promontoire offre, à seize milles de l'Achéonte, un abri contre les vents de nord et de nord-est. L'ancienne Lazica existe encore à douze milles de ce second promontoire; plus loin, à quatorze milles de Lazica, vous rencontrerez l'antique Achaïe. Le Pont-Euxin a déjà « ses cadavres de villes et de nations » : les Anciens, même au temps de Thucydide, trouvaient partout sur le sol qu'ils foulaient les vestiges de peuples disparus; l'Attique et le Péloponèse bâtissaient, comme Délos, sur une poussière qui avait vécu : il faudrait fouiller bien profondément pour rencontrer les premières assises du genre humain.

A trois milles et demi du pays des Achéens, s'ouvre le port de Pagra; à dix-sept milles de Pagra, le Port-Sacré; enfin, à vingt-neuf ou trente milles du Port-Sacré, commence la Sindique. De la Sindique au Bosphore Cimmérien et à Panticapée, capitale du Bosphore, la distance ne dépasse pas cinquante-quatre milles; de Panticapée à l'embouchure du Tanaïs, fleuve qui sépare, dit-on, l'Asie de l'Europe, on en compte à peine cinq. Le Tanaïs

sort du Palus-Méotide et va se jeter dans le Pont-Euxin. Nous sommes heureusement ici sur un terrain connu : Panticapée a laissé, en disparaissant, assez de vestiges, pour que nous puissions la reconstruire en pensée sur les lieux qu'occupe aujourd'hui la ville de Kertch ; le Tanaïs est devenu le Don : nous le connaissons tous comme une des grandes artères de la Russie ; il ne se jette pas dans le Pont-Euxin, ainsi que le croyait Arrien, il débouche dans la mer d'Azov, après un cours de mille quatre cents kilomètres.

Le circuit du Palus-Méotide, d'après les notions anciennes, pouvait être évalué à neuf cents milles marins. De Panticapée au bourg de Cazeca, bâti sur les bords du Pont-Euxin, comptez sans hésiter quarante-deux milles environ; comptez-en vingt-sept de Cazeca jusqu'à Théodosie, « ville aujourd'hui déserte », dit Arrien. Théodosie fut jadis une cité grecque et ionienne : colonie de Milet, bien des monuments littéraires ont célébré sa gloire; les Génois, au treizième siècle, lui rendirent son importance ; les Russes, en 1770, l'ont arrachée aux mains des Ottomans. La conquête était digne de la grande Catherine. Entre Théodosie et le port abandonné des Scytho-Taures, vous mesurerez près de

vingt milles; cinquante-neuf ou soixante de ce port à Lampas, ville de la Taurique.

Le port de Symbolis appartient à la même péninsule ; il se trouve à cinquante-deux milles de Lampas. La ville de Chersonèse n'est qu'à dix-sept milles de Symbolis. Je ne vous étonnerai pas, pour peu que vous ayez suivi avec quelque attention la description d'Arrien, en vous apprenant que le port de Symbolis est aujourd'hui le port de Balaklava, et celui de Chersonèse, Sébastopol. Les étapes qui suivent vont nous conduire à l'extrémité de la Taurique : Cercinite, suivant Arrien, est à cinquante-neuf milles de Chersonèse, le port Calos, — le beau port, — ne se rencontrera qu'à soixante ou soixante-dix milles de Cercinite. Plaçons Cercinite au cap Tarkan, — promontoire fameux dans nos annales, car c'est là que vint atterrir la flotte alliée partie de Balchik et que s'échoua le vaisseau *l'Alger;* — cherchons le port Calos à l'entrée du golfe Kerkinit : nous ne nous tromperons pas de beaucoup.

Arrien ne nous promènera pas tout autour de ce grand enfoncement, golfe à demi comblé et déjà, en son temps comme au nôtre, à peu près désert; de Port-Calos, il cinglera directement vers Tamyrace, et y arrivera après une traversée de vingt-

neuf milles. Là commence une sorte de mer intérieure, une lagune qui se prolonge sur un espace de vingt-neuf milles encore. Entre l'issue de ce lac, qui communique par son autre extrémité avec le Pont-Euxin, et le bourg d'Eones, il y a bien trente-huit milles. On en compte quatorze d'Eones à l'entrée du Borysthène. Nous savons tous, ne fût-ce que par les souvenirs de la campagne de 1812, que le Borysthène s'appelle aujourd'hui le Dniéper. Si vous pénétrez dans l'estuaire que forment le Borysthène et l'Hypanis, vous y trouverez une ville grecque, bien connue jadis sous le nom d'Olbia. Le fort de Kinbourn n'existait pas alors : si le moindre village eût occupé la langue étroite de sable qui se dirige, à travers l'embouchure du Bug et du Dniéper, vers Otchakov, les géographes qui nous ont parlé d'Olbia l'auraient remarqué, et Kinbourn, aussi bien que Balaklava et Sébastopol, pourrait s'enorgueillir de ses aïeux grecs. Arrien nous signale cependant, à cinq milles de l'entrée du Borysthène, une petite île déserte et sans nom, qui doit avoir été l'îlot de Bérézan, îlot placé comme une vedette en avant de la flèche de Kinbourn.

De cette île à la rade d'Odessus, la distance ne dépasse pas sept ou huit milles. Il est donc évident

qu'Odessus n'est pas Odessa; rien ne nous empêcherait par exemple de reconnaître dans ce havre ignoré l'emplacement d'Otchakov. Quelle localité plus fameuse pourrions-nous joindre à toutes celles que nous avons rencontrées sur notre route? On se rappellera, en effet, que ce fut d'Otchakov que partirent les janissaires, quand ils voulurent envahir la Tauride. Au moment où ils débarquèrent sur la flèche de Kinbourn, on célébrait la messe dans le fort qui a reçu son nom de la langue de sable sur laquelle on l'a bâti. Souwarov n'interrompit pas sa prière; il attendit, pour se mettre à la tête de ses troupes, que le saint sacrifice fût terminé. A peine sorti du fort, il jeta les Turcs à la mer. *Slava Bogou!* Gloire à Dieu! Le grand Moscovite n'en dit pas beaucoup davantage, quand il annonça, quelque temps après, la prise d'Otchakov à sa souveraine. Je ne connais de cet important fait d'armes d'autre récit détaillé que celui de lord Byron; et en vérité, je m'en contente : Otchakov ne cessera jamais de m'apparaître avec le jeune don Juan gravissant la brèche l'épée à la main, pendant que le vieux pacha fume impassible sa longue pipe sur les débris minés de son dernier bastion.

Le port le plus voisin d'Odessus est le port des

Istriens, qui s'en trouve séparé par un intervalle de vingt-cinq milles. Puis vient, à quarante-neuf milles du port des Istriens, le port des Isiaques et enfin, à cent dix-neuf milles du port des Isiaques, la bouche de l'Ister, connue sous le nom de Psilus. A l'exception des localités que nous venons de citer, toute la côte entre le Borysthène et l'Ister est déserte. Je n'apprendrai à personne que l'Ister est aujourd'hui le Danube, mais il faudra qu'on y mette un peu de bonne volonté pour reconnaître avec moi dans le port des Istriens l'emplacement actuel d'Odessa, dans le port des Isiaques Akkerman, et dans le Psilus la bouche de Kilia.

Au large de l'embouchure de l'Ister, dans la direction du nord-est, on remarque encore une île déserte. « Les uns, dit Arrien, la désignent sous le nom d'île ou dromon d'Achille, les autres sous le nom d'île Leucé, en raison de sa couleur blanche. » Il ne peut y avoir ici de doute : l'île Leucé est bien aujourd'hui l'île des Serpents — Phido-Nisi. — Ce rocher a failli compromettre la paix à peine signée de 1856. Les Russes en réclamaient la possession; les Anglais voulaient la laisser aux Turcs. Le différend ne réussissait pas à nous échauffer; la flotte britannique rentra dans la mer Noire, l'Au-

triche prêta son appui à la diplomatie anglaise, et l'île des Serpents fut retranchée des États moscovites. L'île d'Achille, au temps d'Arrien, était déserte, — elle l'est encore, je pense, aujourd'hui, — mais tout un peuple d'oiseaux, mouettes, grèbes et plongeons, en avait fait sa demeure; quelques chèvres, abandonnées par les marins, s'y étaient multipliées et y paissaient en liberté. On y éleva un temple en l'honneur d'Achille; de nombreuses offrandes, amphores, anneaux, pierres précieuses, furent bientôt déposées sur l'autel. Les marins, de tout temps, ont senti la nécessité de s'assurer la protection des dieux; il en est même qui poussent la superstition jusqu'à se montrer reconnaissants après la tempête.

« L'Ister, dit Arrien, se jette dans le Pont-Euxin par cinq bouches : la bouche de Psilus est la première qu'on rencontre en venant du nord; de cette première bouche à la seconde, on compte environ cinq milles, trois de la seconde bouche à la troisième, qui porte le nom de Calos, cinq de la bouche de Calos à la bouche de Naracos, qui est la quatrième, dix de la bouche de Naracos à la cinquième bouche. La ville d'Istrie est à quarante-neuf milles de cette dernière embouchure de l'Ister; la ville

de Tomes se trouve à vingt-neuf milles de la ville d'Istrie. » C'est à Tomes que fut exilé Ovide : la ville n'a guère changé de nom depuis cette époque; on l'appelle aujourd'hui Tomisvar. De Tomes au mouillage de Callantie, il faut compter vingt-neuf milles, et dix-sept de Callantie au port Caron, qui donne son nom aux pays environnants.

Fatale Dobroutscha, plaine aride et brûlante, qui fit en 1854 tant de victimes parmi nos troupes, nous venons de toucher tes rivages. Le général Canrobert explorait avec nos vaisseaux les abords de Sébastopol : il revient à Varna, et n'y retrouve plus ses bataillons. Le fléau les décime, et il n'est pas dans leurs rangs, à leur tête! N'écoutant que son désespoir, il court, accompagné de quelques cavaliers, aux lieux où le choléra l'appelle. A son approche, les malades, les mourants se relèvent : on se jette à ses pieds, on baise son étrier; c'est le salut, car c'est l'enthousiasme qu'il apporte : la mort s'écarte presque toujours respectueusement de ceux dont un sentiment profond remplit l'âme. Le Louvre nous montre les pestiférés de Jaffa : pourquoi n'a-t-il pas de tableau qui nous retrace cette scène non moins sublime et non moins attendrissante? Craindrait-on donc de nous rap-

peler que nous n'avons pas dégénéré de nos pères?

Du port Caron à Tetrisadia, vous mesurerez douze milles, cinq seulement de Tetrisadia au pays désert que l'on appelle Bizus, sept ou huit de Bizus à Dionysopolis. La rade de Balchik se déploie devant nous : puissions-nous n'y jamais retourner! Nous l'aurions pavée de nos morts, si les amiraux n'eussent gardé les cadavres amoncelés dans nos batteries lugubres jusqu'au moment où les vaisseaux auraient pris le large, et où l'Océan serait assez profond pour que tant de victimes n'en revinssent pas. Dans la même soirée nous jetâmes du *Montebello* soixante matelots à la mer.

De Dionysopolis à Odessus, — un autre Odessus que celui qui confine à l'embouchure du Borysthène, — Arrien compte environ dix-neuf milles : c'est à peu de chose près la distance de Balchik à Varna. Les racines du mont Hémus se prolongent sur cette côte jusqu'à la mer; elles y aboutissent à trente-cinq milles environ de Dionysopolis. Les vaisseaux peuvent mouiller sous le promontoire que forme ce contre-fort en descendant au rivage. Du mont Hémus à Mesembria, qui offre également un mouillage, la distance est de huit milles; on en compte sept entre Mesembria et la ville d'Anchiale,

dix-sept entre Anchiale et Appollonie. Parmi tous ces mouillages, il est impossible qu'il n'y en ait pas un tout au moins qui corresponde à la magnifique baie de Bourgas. Ce fut là qu'on renvoya nos escadrons, le jour où nous partîmes de Balchik pour aller débarquer en Crimée. L'espace manquait à bord de nos vaisseaux pour les emmener : nous donnâmes la préférence aux bataillons turcs. La journée de l'Alma aurait eu probablement d'autres conséquences si la brave cavalerie dont nous nous étions séparés se fût trouvée là pour charger l'ennemi pendant sa retraite.

Apollonie, Anchiale, Mesembria, dit Arrien, sont des villes grecques bâties en Scythie, sur la rive gauche du Pont-Euxin. D'Apollonie au mouillage de Chersonèse, comptez cinq milles environ, mesurez-en vingt-quatre ou vingt-cinq du mouillage de Chersonèse au mur d'Aulée, douze du mur d'Aulée au rivage de Thynia. Parcourez dix-neuf milles encore, vous rencontrerez Salmydessus. Muller identifie cette localité antique avec la ville moderne de Midiah. J'enregistre sans réflexion ce verdict; le nom de Midiah n'éveille dans mon esprit aucun souvenir. Xénophon cependant fait mention de ce pays : il y pénétra lorsqu'il comman-

dait l'armée grecque qui eut à combattre le roi thrace Seuthès. Il raconte à quel point cette côte est dépourvue d'abris, combien de navires y font journellement naufrage. Les Thraces sont comme les Bretons des anciens jours, que tous les sermons de leurs curés n'empêchaient pas de courir *au bris;* ils se disputent les armes à la main les épaves que le ciel leur envoie. « Je vous avais prévenus, mes frères, disait le curé de l'île de Sein; vous ne m'avez pas écouté. Aussi qu'arrive-t-il? Voilà les deux plus honnêtes gens de la paroisse qui vont être pendus! »

De Salmydessus à Phrygia, la distance est de trente-deux milles, à peu près la même, — trente-trois milles au lieu de trente-deux, — entre Phrygia et les îles Cyanées. Les Cyanées sont ces rochers que les poëtes nous décrivaient jadis comme des îles errantes. Le courant du Bosphore ramenait constamment la nef Argo en arrière, et les compagnons de Jason, peu expérimentés en fait de marine, croyaient naïvement que c'étaient les îles Cyanées qui fuyaient. Soyons indulgents pour les erreurs de nos devanciers : moins leur science était grande, plus leur courage doit nous sembler admirable. A une époque où les côtes, d'un bout de l'univers à

l'autre, s'illuminent, dès que la nuit tombe, de plus de six mille phares, il serait malséant de vouloir traiter avec dédain l'audace des premières découvertes. Le Pont-Euxin a montré que, même avec tout l'appareil de notre puissance moderne, il était imprudent de rire de ses colères : il a dévoré un vaisseau français, une frégate anglaise et trois vaisseaux turcs, sans compter les corvettes ; il a englouti des navires marchands par centaines et mis à deux doigts de leur perte des escadres entières.

Ce ne fut jamais un jeu, au cœur de l'hiver, d'aller chercher à tâtons l'entrée du Bosphore. Les capitaines qui ne voulaient rien donner à l'aventure ne négligeaient pas d'aller reconnaître en passant, soit la côte de Balchik, soit la côte de Bourgas. Tous ou presque tous, si nous eussions encore adoré les dieux païens, auraient dû, en bonne conscience, aller porter leur offrande reconnaissante au temple de Jupiter Urius, car bien peu avaient regagné le port de Byzance sans péril ou sans crainte.

Le littoral de la mer Noire n'était pas, au temps de la guerre de Crimée, éclairé comme il l'est aujourd'hui ; notre expédition a eu du moins cet heu-

reux résultat d'obliger le gouvernement turc à se mettre sous ce rapport au niveau de la civilisation. Les flottilles des Anciens demandaient surtout leur sécurité à leur prudence; elles n'avaient guère d'erreurs de route à craindre, puisqu'elles ne perdaient jamais la terre de vue. Dans les détroits mêmes, il était rare qu'elles prissent le milieu du canal; elles allaient des îles Cyanées au temple de Jupiter Urius, qui leur signalait, sur la côte d'Asie, l'entrée du Bosphore; le trajet mesurait trois milles à peine; trois milles plus loin, elles trouvaient, sur la côte d'Europe, le port de Daphné Mænomène, et n'avaient plus que six ou sept milles à parcourir pour aborder à Byzance.

Après avoir suivi la rive droite du Pont-Euxin jusqu'au Bosphore Cimmérien, nous voici ramenés par l'auteur du *Périple,* le long de la rive gauche, au Bosphore de Thrace. Quand nous y reviendrons, le Pont-Euxin s'appellera la mer Noire.

CHAPITRE IV.

LE COMMERCE MARITIME DES RÉPUBLIQUES ITALIENNES AVANT LES CROISADES.

Alexandrie et Byzance avaient remplacé Carthage et Athènes dans l'exploitation commerciale du monde : Gênes et Venise héritèrent, au cours du moyen âge, du rôle qu'Alexandrie et Byzance, conquises ou refoulées dans une étroite enceinte par les armes musulmanes, ne pouvaient plus remplir. Sous des noms différents, c'est en réalité l'histoire de la marine des Anciens qui se prolonge. Depuis longtemps déjà la marine, dont il faut reporter les grands jours à la bataille d'Actium, semblait frappée d'une irrémédiable déchéance. Tant qu'elle demeura la souveraine incontestée des mers, l'empire byzantin conserva sa prépondérance en Afrique et en Italie.

L'exarchat de Ravenne survécut pendant près de deux siècles à l'empire d'Occident : le nord de

la Péninsule obéissait presque tout entier aux rois lombards, maîtres de Pavie et de Milan, que l'autorité du prince qui régnait à Byzance n'en était pas moins reconnue dans la province de Naples, dans les trois îles de Corse, de Sardaigne et de Sicile, du fond de l'Adriatique à Ancône. Grâce à sa marine, l'empire romain, même après la chute de l'empire d'Occident et l'effacement de plus en plus marqué de l'empire d'Orient, ne mourut pas tout entier. Les décombres cependant ne cessaient de s'accumuler autour de Byzance : l'épée dont Mahomet, né à la Mecque le 10 novembre 570, voulait faire la « clef du ciel », ouvrait à chaque instant de nouvelles brèches dans le vieil édifice. Les lieutenants des deux premiers califes ont soumis la Chaldée, la Syrie et la Perse; en l'année 638, ils s'emparent de Jérusalem et d'Antioche; trois ans plus tard, en 641, ils entrent dans Alexandrie. L'Égypte, cette source intarissable de richesse, échappe à la domination romaine. Vers l'année 662 de notre ère, les empereurs d'Orient, inquiets de l'approche rapide des Sarrasins, se demandèrent, dit-on, s'il ne serait pas sage d'échanger ce voisinage de plus en plus menaçant contre celui des Lombards jugé à bon droit infini-

ment moins dangereux. L'aspect de l'Italie remplie de villes en cendres et convertie sur de larges espaces en déserts fit abandonner ce projet. L'empereur Constant II, qui l'avait conçu, reprit le chemin du Bosphore, après avoir passé douze jours seulement à Rome. L'Italie resta donc livrée à elle-même ; le Pape et le sénat romain, les exarques de Ravenne, les rois lombards, assistés de leurs trente ducs, continuèrent de s'en disputer la possession.

Vue à distance, cette désastreuse époque semble nous ramener aux premiers âges de l'humanité : les peuples épouvantés ont fui devant les fauves qu'ont vomis les sombres forêts du Nord et les interminables steppes de l'extrême Orient; ceux qui ne peuvent trouver un asile dans les montagnes vont le chercher au milieu des marais et des lagunes. Une de ces populations lacustres, établie non loin de Ravenne, finit, après deux cent cinquante ans de progrès obscurs, par donner naissance à un des plus grands États maritimes dont l'histoire nous ait jamais transmis le souvenir. Soixante-douze petites républiques de pêcheurs qui avaient vécu jusqu'alors sous la protection nominale de l'exarchat de Ravenne, cantonnées chacune sur son îlot,

se décidèrent tout à coup, en l'année 685, à former une fédération, dont le gouvernement fut confié à un doge. Telle fut l'origine de la puissance vénitienne. Un lien intime ne tarda pas à unir la cause de Rome et la cause de Venise : l'empire byzantin dut avoir, dès ce jour, le pressentiment que l'Italie serait bientôt soustraite à son pouvoir. En effet, lorsqu'en 726 un imprudent empereur, Léon l'Isaurien, déclara la guerre aux objets les plus vénérés du culte catholique, attirant ainsi sur sa tête les foudres de l'Église, les provinces italiennes sur lesquelles la cour de Constantinople s'arrogeait encore un droit de souveraineté, sans trop se préoccuper des devoirs que cette souveraineté exercée de si loin lui imposait, n'hésitèrent pas un moment à répudier la suprématie d'un gouvernement dont la tutèle ne se faisait généralement pas sentir par des bienfaits.

Il fallait cependant un protecteur à ce pays dépeuplé, déshabitué des armes et des mâles résistances. La république de Venise possédait, il est vrai, une armée et une flotte : elle n'était pourtant pas encore de taille à se mesurer avec la puissance des rois lombards, bien que la monarchie fondée par Alboin en l'année 568 penchât visi-

blement, depuis la mort de Luitprandt, vers son déclin.

Impatients de secouer le joug de ces Barbares que la crainte d'une intervention byzantine ne contenait plus, les papes s'adressèrent aux Francs, justement réputés, dès cette époque, la première nation militaire de l'Europe. — Il n'y avait pas vingt ans que le duc d'Austrasie, Charles Martel, anéantissait entre Poitiers et Tours l'armée des Sarrasins et faisait, en 732, rétrograder pour la première fois le Croissant. — Charles Martel revivait dans Pépin le Bref; ce fut de Pépin que le pape Étienne II obtint l'assistance que l'Église n'eût jamais voulu demander aux profanateurs qu'un concile solennel venait de retrancher du nombre des fidèles. La défaite d'Astolf fut suivie de la donation de Ravenne et de la Pentapole. La papauté, magistrature tout ecclésiastique, se transformait : elle devenait une principauté temporelle ; le patrimoine de l'Église, limité jusqu'alors au territoire de Rome, s'étendait, grâce à la vaillance et à la libéralité des Francs, sur trois riches provinces et sur vingt-deux villes. Le fils de Pépin, Charlemagne, consacra cet état de choses : il prit Pavie, en 773, et mit fin à la royauté des Lom-

bards. Salué du nom d'empereur par le Pape, il repassa les monts, après avoir fait couronner son fils roi d'Italie.

La domination byzantine ne disparut pourtant pas complétement de la Péninsule : elle se maintint, pendant de longues années encore, sous la forme d'un protectorat très-imparfaitement défini, dans les duchés de Naples, d'Amalfi, de Gaëte, sur la côte orientale de la Calabre, dans les îles de Sicile et de Sardaigne. La civilisation y trouva son compte, car la ville de Constantin restait, malgré sa décadence rapide, le grand dépôt des traditions antiques, l'unique foyer d'où la lumière pouvait encore se répandre sur l'Europe, brusquement plongée, par une éclipse dont l'histoire n'offre pas d'autre exemple, dans les ténèbres de la barbarie. Malgré les échecs répétés que lui attiraient ses fautes et son indolence, malgré les puériles querelles qui absorbaient, dans de honteuses révolutions de cirque ou de palais, les derniers restes de sa vitalité, Constantinople ne pouvait se résigner à s'avouer déchue. L'astre se dépouillait lentement de ses rayons, et la cour d'un empire qui ne serait plus bientôt qu'une cité brillait encore de tout l'éclat dont s'était entourée la grandeur des Césars.

Au milieu de la grossièreté générale, Constantinople gardait avec un soin jaloux, comme le suprême apanage de son ancienne fortune, le goût incorrigible de la pompe et de la magnificence. Le port d'Alexandrie lui versait jadis les précieuses marchandises de l'Orient, venues par leur canal naturel, — la mer Rouge; — à la fin du septième siècle, quand la possession de l'Égypte lui est ravie, on voit Constantinople se hâter de chercher une autre route pour attirer à elle des produits dont sa délicatesse fastueuse ne saurait plus se passer. Ses flottes vont les demander aux ports du Pont-Euxin où, s'aidant du cours de l'Oxus, du Volga et du Don, de la mer Caspienne et de la mer d'Azov, les caravanes marchandes finissent par les amener. Constantinople devient un entrepôt presque aussi riche, presque aussi bien approvisionné, que l'était, au temps de sa prospérité, le marché d'Alexandrie. C'est là que les marins d'Amalfi et d'Ancône iront, pendant près de deux siècles, embarquer les riches chargements qu'ils déverseront ensuite sur l'Europe. Un peu plus tard, Gênes et Pise, à l'ouest des Apennins, Venise et les villes de la Pentapole, sur le versant opposé de ces Alpes intérieures, se seront créé par le même commerce des conditions

d'existence sur lesquelles les révolutions qui agitent le reste de l'Italie ne trouveront pas de prise. Les Sarrasins envahissent la Calabre et la Pouille; maint duc ambitieux ose prétendre à la couronne qui ceignit le front de Pépin; l'Allemagne, infidèle à la politique généreuse d'Othon le Grand, s'efforce d'arracher aux cités industrieuses leurs franchises, à la papauté ses prérogatives les plus saintes; la papauté, de son côté, appelle à la défendre les fils de Tancrède de Hauteville; l'anarchie et la ruine sont partout, excepté dans ces républiques marchandes qui ont appris à vivre de la mer et dont la prospérité brave les coups de foudre qui renversent successivement toutes les dominations assises sur la terre ferme.

L'instabilité du pouvoir n'a pas toujours des conséquences funestes : les Abbassides, qui succédèrent en Syrie aux Ommiades, montrèrent, dès leur début, vis-à-vis du commerce chrétien, un esprit beaucoup plus libéral que celui des premiers califes. Grâce à leur tolérance, les ports de Tripoli, de Jaffa, de Beyrouth, ne tardèrent pas à écouler vers l'Europe les produits qui s'accumulaient dans l'entrepôt d'Alep. Constantinople perdit à l'instant une partie de sa clientèle; les caravanes trouvèrent

grand avantage à se porter vers ce nouveau marché. Il était, en effet, bien autrement facile de traverser le désert de Palmyre que les sables du Turkestan, de passer des bords du golfe Persique à Bassora, fondée en l'année 636 par Omar, et de remonter l'Euphrate jusqu'à Bagdad, d'où quarante journées de marche, — en supposant des journées de vingt à trente kilomètres, — conduisaient aux portes d'Alep, que d'accomplir le long et périlleux circuit du nord dans lequel il fallait avoir plus souvent recours aux chameaux qu'aux navires et aux barques. Le marché syrien tendait donc à se substituer complétement au marché de Constantinople, quand, après avoir tenu, pendant plus d'un siècle et demi, le port d'Alexandrie fermé, les Soudans d'Égypte se décidèrent enfin à imiter l'exemple des Abbassides et à rouvrir aux flottes des infidèles un comptoir que le fanatisme des mahdis avait ruiné. Le commerce européen reprit avec empressement la route qui lui promettait les communications les plus sûres et les plus rapides; Alexandrie enrichit du même coup les maîtres de l'Égypte et les républiques italiennes. Elle enrichit surtout Venise; car Gênes et Pise, à cette époque, bornaient encore leur ambition à commercer avec la

Sardaigne et avec la Sicile. Venise, au contraire, avant que le dixième siècle se fût écoulé, avait déjà obtenu des empereurs grecs d'importants privilèges, tout en cultivant soigneusement l'alliance des sultans de Syrie et d'Égypte. Elle concentrait alors entre ses mains tout le trafic qui avait lieu entre l'Europe et l'Asie.

En l'année 997, Venise entre résolûment dans la voie des conquêtes : elle était riche ; elle voulut devenir puissante. La côte orientale de l'Adriatique l'avait souvent inquiétée par les essaims de pirates qui sortaient des nombreux replis d'un rivage profondément découpé : Venise résolut d'y porter son drapeau et d'affranchir son commerce de l'humiliant tribut prélevé par les vaisseaux de la Narenta sur les flottes marchandes qui passaient à portée de leurs repaires. Toute la côte illyrienne fut bientôt soumise ; la plupart des villes reconnurent d'un élan unanime la souveraineté bienfaisante de la république, et l'empereur grec Comnène ratifia lui-même cette conquête, en faisant à Venise l'abandon de ses droits sur la Dalmatie.

« L'Occident, nous apprend M. Ludovic Lalanne, dans un excellent travail sur les pèlerinages qui précédèrent la grande expédition chrétienne de

1096[1], avait attendu dans une religieuse terreur l'accomplissement des prédictions annonçant la fin du monde pour l'an 1000; elle sembla renaître à une nouvelle vie, lorsque cette époque fatale eut été dépassée. En 1010, Hakem Bianırillah, calife d'Égypte, fait détruire l'église du Saint-Sépulcre : on voit sur-le-champ accourir à Jérusalem, de toutes les extrémités de la terre, d'innombrables fidèles qui contribuent à l'envi, par leurs offrandes, à restaurer la maison du Seigneur. A la fin du dixième siècle, les pèlerins se rendaient habituellement à Constantinople en traversant les États du roi de Hongrie, récemment converti au christianisme, et de Constantinople à Antioche. Là, les uns prenaient la voie de terre pour aller à Jérusalem, les autres s'embarquaient pour Joppé et, avant d'y aborder, relâchaient quelquefois à Chypre. Les vexations qu'ils avaient à subir sur la route étaient fort peu de chose en comparaison des nombreux dangers qui les menacèrent, lorsque la Palestine fut soumise aux califes Fatimites d'Égypte, puis aux Turcs Seldjoucides. La peinture qui en fut

[1] *Des pèlerinages en Terre Sainte avant les croisades.* Ludovic Lalanne. Extrait de la Bibliothèque de l'École des chartes, 2e série, t. II, p. 1.

faite par le pape Urbain II au concile de Clermont, remua profondément le cœur des assistants. » C'est ainsi qu'éclata, en 1095, la fièvre des croisades : M. Lalanne nous a très-ingénieusement démontré que depuis l'année 1064 tout était préparé, grâce aux pèlerinages, pour ce grand mouvement.

CHAPITRE V.

RIVALITÉ COMMERCIALE DE VENISE ET DE GÊNES APRÈS LES CROISADES.

L'Italie comptait, à cette époque, trois nations maritimes d'inégale puissance, mais également avides de conquérir la suprématie : Gênes, Pise et Venise. Dès le commencement du onzième siècle, Gênes et Pise équipaient des escadres contre les Sarrasins; en l'année 1016, une flotte combinée de vaisseaux pisans et de vaisseaux génois conquit l'île de Sardaigne; vingt-neuf ans plus tard, en l'année 1035, les forces navales de Pise s'emparaient, seules et sans aucune assistance étrangère, de Tunis. Les marines italiennes attendirent deux ans avant de se résoudre à céder à l'entraînement général; le désir de délivrer le tombeau du Christ ne les aveuglait pas sur les conséquences funestes qu'une pareille entreprise pouvait avoir pour leur commerce. Ce ne fut qu'en l'année 1098 qu'une

flotte vénitienne, composée de deux cents voiles, sortit des lagunes et des ports de la Dalmatie. A la hauteur de Rhodes, cette flotte, ainsi qu'il était convenu, opéra sa jonction avec l'armement des Pisans. La jonction, par malheur, fut suivie d'une querelle. La supériorité numérique des Vénitiens ne permit pas à la victoire de rester longtemps indécise : vingt galères pisanes furent capturées, et cinq mille prisonniers restèrent au pouvoir des vainqueurs.

Dès la fin du douzième siècle, Venise avait réussi à s'approprier le monopole du trafic des épices par la voie d'Alexandrie : les Génois et les Pisans se rejetèrent sur le marché syrien. De cette rivalité commerciale naquirent des haines invétérées et des guerres sanglantes. Pise y succomba la première. En 1284, Gênes porta un coup terrible à la marine pisane par la victoire navale de la Meloria, ravit à sa rivale l'île d'Elbe et la Corse, et finit par détruire, en 1297, le port de Pise. En 1405, le fils de Jean Galéas vendit Pise à Florence. A partir de ce moment, Gênes et Venise restèrent seules en présence : profitant de la faiblesse du gouvernement des Comnènes et des Paléologues, ces deux républiques réussirent à exclure des ports

de l'empire grec tous leurs compétiteurs. Jusqu'à la prise de Constantinople par Mahomet II, en 1453, les vaisseaux génois et les vaisseaux vénitiens demeurèrent les uniques possesseurs du trafic de l'Orient.

Les Génois avaient fait d'un faubourg de Constantinople le centre de leur commerce. Péra, suivant le témoignage d'un auteur contemporain, était « une petite ville, bien peuplée, entourée de fortes murailles, renfermant de belles et bonnes maisons ». La population en était à la fois génoise et grecque. De la mer Noire et de la mer d'Azov, — *la mer de Zabache,* — les Génois exportaient des grains, des pelleteries, des cuirs, de la soie, de la cire, « bien que la cire en pains de la Tana, — ville du moyen âge qu'a remplacée Azov, — ne fût ni aussi propre, ni aussi jaune que celle qui avait été fondue au moule en Romanie ». Ils y importaient de l'huile, du safran, du fer, de l'étain et des vins.

De tous les ports de la mer Noire, le plus important était alors Caffa : les Génois en avaient pour ainsi dire la jouissance exclusive. Un autre port très-fréquenté par les Génois et par les Vénitiens était le port de Trébizonde. Près de la mer se

trouvaient deux châteaux bâtis avec le consentement de l'empereur : l'un appartenait aux Vénitiens; l'autre était l'œuvre et la propriété des Génois. Trébizonde servait de débouché à tout le commerce de Tauris; les Italiens en avaient fait le dépôt des marchandises de l'Inde et de la Perse. On comptait, nous raconte Francisco Balducci Pegolotti, négociant florentin du quatorzième siècle, de douze à treize journées de marche entre Tauris et Trébizonde, pour un marchand à cheval voyageant isolément, de trente à trente-deux pour une caravane. Il venait de Tauris beaucoup d'épices, de l'indigo, de l'encens, des perles, des laines fines; on y envoyait par Trébizonde des draps, des toiles et de l'étain.

Outre Trébizonde et Caffa, les Génois possédaient dans Samastro, — l'ancienne Amastris, — sur le littoral de la mer Noire, un comptoir de grande importance. En dehors de l'enceinte moderne de Samastro, on voyait encore, au commencement du quinzième siècle, les ruines de palais et de temples qui témoignaient de la splendeur passée d'une bourgade à laquelle le commerce génois était venu rendre une ombre de vie.

Parmi les objets d'exportation, il ne faut pas

oublier les céréales : le blé de Rodosto, ville située sur les bords de la Propontide, était le plus estimé des blés de la Romanie; celui de Caffa, le meilleur de la mer Noire. Les blés de Varna passaient pour très-inférieurs aux autres.

La plupart des articles qu'on importait dans l'Orient ne venaient pas de la haute Italie. Les Génois et les Vénitiens demandaient les vins qu'ils chargeaient sur leurs vaisseaux à l'île de Crète, à la Calabre, à la Pouille, à la marche d'Ancône, à la basse Romanie; ils tiraient les draps des fabriques de Châlons, de Tournay, de Beauvais, de Paris, de Toulouse, de Narbonne, de Carcassone, de Béziers, de Bruxelles, de Malines, de Bruges, de Gand, d'Anvers, de Perpignan, de Venise, de Milan, de Côme et de Florence. Les couvertures de Provins, les tapis de Bagnoles, les toiles blanches de Narbonne, figuraient aussi au nombre des marchandises importées.

S'il est un produit indispensable à l'industrie moderne, c'est assurément ce sulfate double d'alumine et de potasse connu dans le commerce sous le nom d'alun. La teinture emploie aujourd'hui l'alun comme mordant. Les Syriens furent, dit-on, les premiers à l'extraire par le lavage d'un minéral

appelé alunite. Le monopole de ce commerce appartint d'abord aux Génois. Après la chute de Constantinople, les Vénitiens prirent à ferme « les aluns, les gabelles, les savonneries, le cuivre, la monnaie, dans tous les États du Grand Turc ».

Les Génois, tout-puissants sous le règne des Paléologues, avaient provoqué le courroux de Mahomet II par la part énergique qu'ils avaient prise à la défense de Constantinople; les Vénitiens héritèrent, en quelque sorte, de leurs dépouilles, mais bientôt les Vénitiens eux-mêmes, jaloux de la faveur dont jouissaient les Florentins, « n'écoutèrent, s'il en faut croire Balducci, que leur inimitié et coururent à leur ruine ». Attentifs à flatter par les démonstrations les plus basses et les plus serviles « le Turc qui les protégeait », ne songeant qu'à tirer parti des malheurs de la chrétienté, les Florentins eurent un instant à Constantinople « plus de banques, de maisons, de magasins, de boutiques, qu'aucune autre nation chrétienne : Vénitiens et Génois, gens d'Ancône, de Trébizonde, de Raguse, de Grèce, de Candie et de Chypre ».

Quand les Génois et les Vénitiens, tombés en disgrâce, durent abandonner le trafic de la mer Noire, de l'Archipel et de l'Asie Mineure, ils reportèrent

toute leur activité sur les relations qu'ils entretenaient avec le soudan d'Égypte et avec les princes musulmans qui n'avaient pas encore subi l'ascendant de la souveraineté ottomane. Satalie, sur la côte de Cilicie, était alors « une grande ville appartenant aux Sarrasins ». En Arménie, on trouvait dans le golfe d'Alexandrette « les ports de Pias, de Lajazo, du Mont-Garbe, de Caramello, de Scanderoun ». De Lajazo, — *Ayas,* — partait une route qui se dirigeait vers Erzeroum et vers Tauris.

Le trafic n'était pas moindre avec les ports de Syrie, d'où l'on pouvait atteindre, en quelques jours, le marché de Damas. « Le port de Beyrouth était fermé par une chaîne, celui d'Acre présentait beaucoup d'écueils et de hauts fonds jusqu'à quatre milles en mer. » Jaffa, Tripoli, Tortose, étaient, avec Beyrouth et Acre, au nombre des échelles les plus fréquentées; mais le grand entrepôt, celui d'où l'on tirait « les drogues et les épices », c'était toujours le port d'Alexandrie. En échange des produits de l'Inde, les Européens y apportaient les huiles de Séville, de Majorque, de Tunis; le miel de Candie, de Coron, du Maroc, de Narbonne, de Catalogne; les savons de Gênes, de

Venise, de Tripoli, de Pise, de Gaëte; les noix de la Pouille, de la marche d'Ancône, de la Provence, de la Romanie; l'acier, le plomb, le fer, l'étain, le cuivre, l'alun, le mercure, le soufre, le réalgar, — arsenic sulfuré rouge, — le corail, les amandes, les châtaignes, la cire de Romanie, le safran de Catalogne. Les merceries de Milan, les toiles fines et grossières, les toiles brutes pour emballage, les draps, — blanc, bleu foncé, vert clair, noir, — bien tondus, de première, de seconde et de troisième qualité; les étoffes de poil de chèvre mêlé de laine et de soie, les velours de toute sorte, — rouge, vert, noir, — les satins à fleurs, — blanches, noires ou cramoisies, — trouvaient place également dans les cargaisons italiennes.

Tripoli de Barbarie, Tunis, Bougie, Bône, Arzilla, Rabat, Salé, Almérie, Malaga, recevaient aussi, au quatorzième et au quinzième siècle, la visite des nefs ou des galères vénitiennes et génoises. De Tunis, on tirait de gros cuirs, des dattes, de l'huile, des couffes de sparterie et des sacs fabriqués avec les feuilles du palmier. On y portait en retour de l'argent de Sardaigne et de l'or de Florence. Les ports du royaume de Grenade, — Almérie et Malaga, — fournissaient des peaux

rouges, de la cire, un peu de soie, des amandes, des raisins secs, des figues, du sucre en poudre.

Avant la découverte de l'Amérique, le sucre était peu connu en Europe ; on en trouvait cependant ailleurs que chez les pharmaciens. Balducci a grand soin de distinguer les sucres en poudre de Chypre, d'Alexandrie, de Babylone, — c'est-à-dire du Caire, — de l'Irak, en d'autres termes de la Perse, — de la Syrie, de Malaga, de Majorque, des sucres en pain qu'il désigne, d'après leur nature ou leur provenance, sous les noms de *Babilonico*, de *Caffetino*, de *Mucchara*, de *Muschiato* et de *Damasquino*. Il n'oublie pas de mentionner le sucre rosé, le sucre violet et le sucre candi.

Les navigateurs de ces temps reculés ne se contentaient pas d'approvisionner les marchés de l'Italie : ils allaient vendre les denrées de l'Orient dans les ports des Pays-Bas. La principale ville du Brabant était alors Anvers. Là résidaient la plupart des marchands, là se chargeaient et se déchargeaient les produits échangés. Le commerce des Flandres avait de son côté pour entrepôt la ville de Bruges, desservie par le port de l'Écluse, avec lequel Bruges communiquait par un canal. Dans le port affluaient les nefs, les cocche, les ga-

léasses; dans le canal circulaient les alléges et les bateaux plats.

A Anvers, les Génois et les Florentins étaient traités en nations privilégiées; leurs navires y étaient exempts de tous droits : Venise se réservait d'approvisionner le marché de Bruges. Il partait de Venise, à des époques déterminées d'avance, trois flottes distinctes : la flotte de la Tana, la flotte de Syrie et la flotte de Flandre. Les départs avaient lieu : pour la Flandre, du 8 au 25 avril; pour la Romanie et pour Trébizonde, du 8 au 10 juillet; pour Beyrouth et l'Égypte, du 8 août au 25 septembre.

CHAPITRE VI.

LES ENRÔLEMENTS MARITIMES AU MOYEN AGE.

C'est ainsi que les républiques italiennes firent revivre, à partir du onzième siècle, la grandeur de Rome. La chute de Constantinople ne les abattit pas du premier coup; leur prospérité eût même survécu à la conquête de l'Égypte par les Turcs, à la découverte d'une voie plus directe vers le pays des épices; ce qui les livra une seconde fois aux Barbares, — je dis Barbares, puisque les nations du Nord méritaient encore à plus d'un titre le nom que leur donne Machiavel, — ce furent leurs dissensions intestines. Quand on songe aux haines qui animèrent jadis l'une contre l'autre Pise, Gênes, Venise, Florence, et qu'on voit aujourd'hui l'unité italienne confondre sous un seul sceptre tous ces États rivaux, on se demande involontairement si l'avenir ne nous réserve pas de nouvelles surprises. Quels peuples

nés du démembrement de la grande famille latine ont jamais mis dans leurs luttes ou dans leurs querelles l'acharnement dont firent preuve les Pisans, les Vénitiens, les Florentins, les Génois, au cours du moyen âge? Venise avait en horreur les « pourceaux génois » ; les rois d'Aragon les faisaient pendre à l'antenne. Prompte à la riposte, la république ligurienne ordonnait qu'on jetât sans exception à la mer tous les prisonniers catalans, et quant aux Pisans, leurs voisins, voici de quelle façon les Génois les traitaient : « *Putos,* leur disaient-ils, osez-vous bien courir encore les mers? Si vous voulez qu'on y souffre votre présence, jetez au loin l'acier qui n'est pas fait pour vous et montrez-vous comme des femmes que vous êtes ! Sinon, nous vous couperons le nez. »

En ces temps barbares, les hostilités précédaient presque toujours la déclaration de guerre. Les Romains envoyaient, dit-on, lancer un javelot sur le territoire ennemi avant de l'envahir; les Vénitiens, les Génois, les Pisans, les sujets du roi d'Aragon ou du roi de Castille se dispensaient de cette vaine formalité; leur haine ou leurs convoitises n'admettaient pas de pareils scrupules. Aussi s'aventurait-on rarement hors du port sans se tenir

prêt à repousser une attaque soudaine. Les *o*
nationes ripariæ des prud'hommes de Barcel
remontant à l'année 1258, les *Partidas* du ro
Castille don Alphonse le Sage, promulguées
1266, le statut génois de l'année 1313, co
sous le nom d'*office de Gazarie,* contiennent
sujet des prescriptions probablement renouv
des Grecs, et qui, pour la plupart, se sont suc
d'âge en âge jusqu'à nos jours.

« Il est formellement interdit, — c'est
que s'exprime le Code commercial de 1441, re
duction presque textuelle de l'*office* résultant
délibérations du 25 janvier 1313 et des 1
29 juillet 1314, — il est formellement inter
tout Génois ou autre personne jouissant, dans
partie quelconque du monde, des priviléges
chés à la condition de Génois, de faire sort
port de Gênes ou de tout autre port ressorti
de ce district, nef, coccha ou vaisseau, q
soit pourvu du nombre d'hommes, des munit
des vivres et des agrès dont il va être fait ci-de
mention. » Suivait une liste presque aussi dét
et, sur certains points, plus minutieuse peu
que nos devis actuels d'armement.

A Gênes, comme à Venise, les équipag

recrutaient par des engagements volontaires contractés pour une année de douze mois. Chaque mois comprenait une période de trente jours. Les marins engagés ne pouvaient être débarqués qu'à Pise, à Naples, à Drapani, à Messine, à Palerme, à Nice, à Marseille, à Majorque, à Famagouste, à Valence, à Cadix, à San-Lucar, à Chio ou à Péra. Si un patron débarquait sur tout autre point un homme de son équipage, les frais du rapatriement demeuraient à sa charge.

Tous les peuples au début ne s'en fient qu'à leurs propres forces du soin de leur défense; avec la richesse leur vient la tentation d'appeler à leur aide des auxiliaires étrangers. En 1143, les Vénitiens jugèrent le moment propice pour admettre des mercenaires à bord de leur flotte; les côtes voisines de la Dalmatie leur offraient plus de matelots qu'ils ne pouvaient songer à en employer. Les Pisans et les Génois n'avaient pas cette ressource qui donna tout à coup un si grand essor à la marine vénitienne; les équipages de leurs galères ne se recrutèrent jamais parmi les Esclavons. Le plus pur de leur sang s'écoula donc dans la grande querelle que termina, en 1297, la destruction du port de Pise.

Obligés de tenir tête aux Castillans, aux Génois et aux Maures, les rois d'Aragon furent les premiers qui adoptèrent des procédés d'enrôlement réguliers. Il est vrai qu'ils avaient hérité des pouvoirs des comtes de Barcelone, et que Barcelone, dès le quatorzième siècle, marchait presque de pair avec Gênes et Venise. « En ce temps-là, nous apprend un savant écrivain espagnol, don Luis de Capmany, la marine catalane ne connaissait ni les levées forcées, ni les condamnations judiciaires au service maritime; la chiourme elle-même était libre; elle n'avait reçu des lois aucune tache d'infamie et n'était pas déshonorée par l'adjonction d'esclaves infidèles. » Une ordonnance du roi don Pèdre d'Aragon, datée de l'année 1359, établit que les recruteurs pourront ouvrir dans le port d'armement des bureaux d'enrôlement désignés sous le nom de *Taulas de acordar*. Le matelot qui désirait s'enrôler recevait une certaine somme et prêtait serment « de servir bien et loyalement le roi sur son escadre, d'obéir au général et d'embarquer les armes dont il devait être muni ». Les enrôlés, — *los enlistados,* — étaient tenus de présenter des garants de la solde qui leur était avancée, car ils ne s'embarquaient que le jour où se publiait le

bando, qui appelait les équipages à bord. Le commissaire royal des enrôlements passait en ce moment la revue générale.

Outre la grande revue sans laquelle aucun vaisseau ne pouvait prendre la mer, il s'en passait une autre tous les mois par les soins de l'écrivain royal embarqué sur la flotte. Là on prenait note des morts et des déserteurs. A défaut de l'écrivain royal, la revue était passée sur chaque galère par le capitaine, par le comite ou par l'écrivain du bord. Au retour de la campagne, les listes rectifiées devaient être remises aux écrivains des bureaux d'enrôlement. C'était d'après ces listes que se dressaient les états de solde, états dont on défalquait naturellement les primes avancées aux gens qui étaient morts ou qui avaient déserté pendant la campagne. Si la désertion remontait à une époque antérieure au départ de l'escadre, le recouvrement de l'avance perdue se faisait aux dépens des garants, — *fiadores,* — de l'enrôlement.

Quelquefois, quand les circonstances pressaient et que les enrôlements volontaires se faisaient trop attendre, le roi d'Aragon, impatient de compléter ses équipages, ordonnait par *bando real* la proclamation d'*indultos* en faveur des criminels contu-

maces qui viendraient se présenter aux bureaux de recrutement. Demeuraient exclus de cette disposition indulgente : les incendiaires, les profanateurs des lieux sacrés, les hommes qui avaient usé de violence envers des femmes honnêtes, les assassins, les traîtres envers le roi et envers la patrie.

Une grande solennité entourait les engagements contractés pour le service de la flotte royale; le souverain en personne y assistait avec toute sa cour. La table des enrôlements était dressée en face de la *lonja del mar* — de la bourse maritime — de Barcelone et en vue de la plage. Le roi montait sur l'estrade, ayant l'amiral à ses côtés. A ce moment, on arborait l'étendard royal, et des quatre coins de l'estrade on jetait de l'argent au peuple. Immédiatement après, avait lieu la lecture du *bando;* puis un héraut placé au pied de l'étendard prononçait la formule suivante : « Au nom du Père, du Fils et du Saint Esprit, que Dieu donne une longue vie et une grande gloire au très-haut et très-puissant prince notre seigneur, par la grâce de Dieu, roi d'Aragon! Que Dieu le garde et le protége! » On acclamait ensuite l'amiral, mais une seule fois et en ces termes : « Que Dieu lui accorde une complète et heureuse victoire. » Les trompettes

et autres instruments faisaient alors éclater leurs fanfares et, se promenant autour de l'estrade, ne cessaient de sonner pendant toute la durée des enrôlements. Trois bannières flottaient à la fois en cette occasion : la bannière royale, appelée *oriflamme,* la bannière de l'amiral et enfin la bannière de saint Georges, patron du royaume. L'évêque en personne se réservait de bénir ces drapeaux, qui lui étaient présentés dans la cathédrale. Le lendemain, une brillante procession du chapitre et de tout le clergé complétait la cérémonie : le roi y assistait, accompagné de l'amiral, du vice-amiral, du gouverneur de la Catalogne, des principaux personnages de la cour et des nobles de la province. Confiées aux mains des plus illustres seigneurs du royaume, les bannières se dirigeaient vers le bord de la mer; l'étendard royal était porté par le commandant de la flotte.

Les expéditions maritimes ne s'entreprenaient guère que pendant la saison d'été : l'escadre était généralement armée pour six mois, quelquefois pour quatre, pour trois ou pour deux, voire pour un seul mois : on en arma même pour quelques semaines ou pour quelques jours.

Ce n'est jamais une marine bien sérieuse que

celle qui s'improvise ainsi au moment du besoin; cependant tout est relatif, et il faut remarquer que les conditions d'armement ne différaient guère, au quatorzième siècle, dans le puissant royaume d'Aragon et dans les florissantes républiques de Gênes et de Venise. Si mal armé qu'on pût être, on était du moins assuré de ne pas rencontrer un adversaire mieux préparé par son organisation militaire à combattre.

Sans doute, il eût été de beaucoup préférable de suivre l'excellent conseil que donnait Démosthène à ses compatriotes, et d'entretenir une armée navale permanente, une armée qu'on pût faire hiverner à proximité des côtes ennemies. Celui des deux adversaires qui occupe le premier la mer s'assure, par ce seul fait, un immense avantage : on ne pouvait attendre de pareils sacrifices des finances toujours embarrassées du moyen âge.

Que de forces perdues dans ces luttes dont nous raconterons peut-être un jour l'histoire! Pour cesser d'être une expression géographique, l'Italie n'a eu qu'à réaliser par la concorde le rêve généreux des papes; la réunion en un seul faisceau des nations qui jadis s'appelèrent l'empire romain n'a donc

rien qui soit dans l'avenir impossible ou même improbable : l'unité italienne eût paru aux Ugolin, aux Sismondi, aux Pisani, aux Dandolo, aux Doria, un phénomène bien autrement étrange. Par quelles phases douloureuses ces inimitiés dénaturées n'ont-elles pas fait passer l'Italie! A quel degré d'abaissement politique et moral ne l'avaient-elles pas conduite! « Sans doute les Italiens, écrivait Simonde de Sismondi en 1826, sont aujourd'hui un peuple malheureux et dégradé : mais qu'on les remette dans des circonstances ordinaires, qu'on leur laisse courir les chances que courent toutes les autres nations, alors on verra qu'ils n'ont pas perdu le germe des grandes choses, et qu'ils sont dignes de se mesurer encore dans cette carrière qu'ils ont parcourue deux fois avec tant de gloire. » La prophétie n'a pas mis longtemps à s'accomplir, et la France, — quoiqu'il ne soit guère de bon goût de le rappeler trop souvent, — y a bien été pour quelque chose. L'Italie est redevenue une très-grande puissance; son avenir ne fait doute aujourd'hui pour personne. Seulement, cet avenir, l'Italie n'aura jamais le droit de vouloir le fonder à nos dépens. Cette ambition malsaine ne lui porterait certainement pas bonheur.

Pour nous, quoi qu'il arrive, continuons d'être le peuple par qui Dieu fait ses œuvres, et ne rougissons pas quand on répétera devant nous ce vers immortel du poëte :

Ils vont semant la terre et ne moissonnent pas.

FIN.


CARTE
DES CÔTES DE LA SICILE
ET DU CANAL DE MALTE
Pour servir à l'intelligence des guerres Puniques
DRESSÉE PAR
Mr. CALIXTE ALARY
Dessinateur au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine
Membre de la Société de Géographie
SOUS LA DIRECTION DE
Mr. LE VICE AMIRAL JURIEN DE LA GRAVIÈRE
Membre de l'Institut
Les sondes sont exprimées en mètres
Les noms anciens sont écrits en rouge
Echelle de 60 milles marins
10 20 30 40 50 60
Echelle de 100 Kilomètres
10 20 30 40 50 100
MER TYRRHÉNIENNE
SARDAIGNE
SARDINIA
Golfe de Cagliari
LUCANIE
Golfe de Salerne
Golfe de Tarente
ILES LIPARI
ILES EOLIENNES
Stromboli
Lipari
Vulcano
Palerme
Trapani
Marsala
Messine
Reggio
Catane
Syracuse
SICILE
SICILIA
Girgenti
Agrigente
[redacted]
Terranova
MER DE SICILE
CANAL DE MALTE
Pantellaria
Malte
Gozo
Lampedusa
Linosa
Lampion
AFRIQUE
TUNISIE
NUMIDIE
Golfe de Tunis
Tunis
Bizerte
Hammamet
Golfe de Hammamet
Herkla
Soussa
Monastir
Mehedia
Elousa
Bône
La Calle
Projection Mercator
Méridien de Paris
Gravé par L. Sonnet
Paris. Imp Dufrenoy

Pour nous, quoi qu'il arrive, continuons d'être le peuple par qui Dieu fait ses œuvres, et ne rougissons pas quand on répétera devant nous ce vers immortel du poëte :

Ils vont semant la terre et ne moissonnent pas.

FIN.


CARTE
DE LA MER NOIRE
PONT EUXIN
pour servir à l'Histoire de la Marine des Romains
DRESSÉE PAR
Mr CALIXTE ALARY
Dessinateur au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine
Membre de la Société de Géographie
SOUS LA DIRECTION DE
Mr LE VICE AMIRAL JURIEN DE LA GRAVIÈRE
Membre de l'Institut
MER NOIRE
PONT EUXIN
MER D'AZOF
PALUS MÉOTIDE
CHERSONÈSE TAURIQUE
CRIMÉE
SINDIQUE
SCYTHIE
PAPHLAGONIE
BITHYNIE
COLCHIDE
MER DE MARMARA
CONSTANTINOPLE
BYZANCE
SÉBASTOPOL
KHERSON
ODESSA
NIKOLAIEF
Golfe de Pérécop
Mer Putride
Bouches du Danube
Monts Caucase
Projection de Mercator
Méridien de Paris

TABLE DES MATIÈRES.

LE COMMERCE DE L'ORIENT.

CHAPITRE IX.

LE COMMERCE DE LA MER NOIRE.

CHAPITRE PREMIER.

CHAPITRE II.

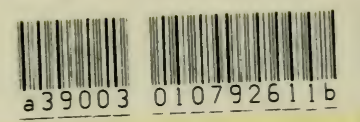
CHAPITRE III.

CHAPITRE IV.

CHAPITRE V.

CHAPITRE VI.

PARIS. TYPOGRAPHIE DE E. PLON, NOURRIT ET Cie, RUE GARANCIÈRE, 10.


a39003 010792611b